Министерство Торговли и Промышленности.

Отдѣлъ Торговли.

Донесенія ИМПЕРАТОРСКИХЪ Россійскихъ Консульскихъ представителей за границей по торгово-промышленнымъ вопросамъ.

1914 годъ.

№ 45.

Китай. Куаньченцзы.

Донесеніе Императорскаго Россійскаго Консула въ Куаньченцзы.

Отчетъ о торговлѣ Куаньченцзы за 1913 годъ.

Въ 1913 году урожай пшеницы былъ хорошъ. Бобы пострадали отъ лѣтней засухи, но спросъ въ Европу и Японію на бобы и масло былъ великъ и цѣны стояли высокія. Округъ по рѣкѣ Ялу пострадалъ, по обыкновенію, отъ худого урожая. Лѣса было привезено на рынокъ меньше, но были получены за него болѣе высокія цѣны; въ Аньдунѣ принимаются энергичныя мѣры къ созданію удобства для пріема плотовъ и лѣса, 2 іюня н. с. вошло въ дѣйствіе соглашеніе, въ силу коего провозимые по желѣзной дорогѣ товары между Маньчжуріей и Кореей черезъ

Аньдунъ получили уменьшеніе пошлинныхъ ставокъ на одну треть, и за этимъ уменьшеніемъ пошлинъ послѣдовало пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифныхъ ставокъ. Въ теченіе первыхъ семи мѣсяцевъ опыта соединеннаго вліянія этихъ двухъ факторовъ стоимость торговли по желѣзной дорогѣ черезъ Аньдунъ возрасла въ два съ половиною раза, противъ соотвѣтствующаго періода 1912 года, въ то время какъ чистая стоимость торговли порта Аньдунъ, подъ контролемъ китайскихъ таможенъ, возрасла на 34% въ теченіе года. Конкуренція желѣзной дороги чувствовалась какъ Нючжуаномъ, такъ и Дальнимъ, хотя въ статистическихъ свѣдѣніяхъ послѣдняго дѣйствіе этой конкуренціи скрыто общимъ развитіемъ порта, давшимъ увеличеніе оборота на 19½%. Другимъ результатомъ новыхъ желѣзнодорожныхъ удобствъ было чрезмѣрное заполненіе рынка товарами на сѣверѣ отъ Мукдена.

Изъ южной Маньчжуріи были слышны жалобы на серьезное затрудненіе торговли, причиненное прогрессивнымъ упадкомъ курса гуаньтѣ или дяо, банкнотъ, выпущенныхъ Гиринской и Хэйлунцзянской провинціями. Положеніе «переводныхъ ланъ» значительно улучшилось въ Нючжуанѣ, ихъ курсъ въ теченіе года колебался между 771 и 607 шанхайскихъ ланъ, но съуженіе кредита обезцѣненіемъ бумажныхъ денежныхъ знаковъ ограничило сдѣлки, въ то время какъ практическое прекращеніе транспорта по водѣ, которое

грозитъ Нючжуану въ сухіе сезоны благодаря оставленію неисправленнымъ прорыва въ рѣкѣ Ляо, является обстоятельствомъ, затрагивающимъ кореннымъ образомъ будущее порта.

Размѣры торговыхъ оборотовъ маньчжурскихъ портовъ усматриваются изъ слѣдующихъ данныхъ.

	1911 г.	1912 г.	1913 г.
	въ	ланахъ[1]).	
Чистый иностранный импортъ.	67.996.786	70.381.052	72.431.345
Іистый китайскій импортъ.	15.752.399	16.555.104	21.225.676
спортъ за границу въ кит. порты. .	92.454.443	83.090.595	94.090.410
щій товарообмѣнъ.	176.203.628	170.026.751	187.747.431

Приведенныя цифры указываютъ на неизмѣнное развитіе, какъ импортной, такъ и экспортной торговли. Однако количество бобовъ, вывезенныхъ за границу — 10.326.000 пикулей[2]) было меньше, чѣмъ въ 1912 году на 608.000 пикулей, хотя стоимость въ 23.297.000 ланъ была незначительно ниже, урожай былъ плохъ и экспортъ по всѣмъ направленіямъ изъ маньчжурскихъ портовъ и рынковъ, который упорно падалъ съ 1909 года, подвергся дальнѣйшему сокращенію на 1.236.000 пикулей, въ то время какъ сухопутная торговля, вопреки опыту предыдущаго года, потерпѣла пропорціонально болѣе, чѣмъ морская. Экспортъ

[1]) Одинъ ланъ равняется приблизительно 1 руб. 30 коп.
[2]) Одинъ пикуль равняется 3 пудамъ 27,67 фунтамъ.

бобовъ въ иностранныя государства изъ Маньчжуріи уменьшился на 823.196 пикулей, и это паденіе всецѣло относится къ торговлѣ черезъ границу съ Россіей, на которой важнѣйшимъ пунктомъ является ст. Пограничная.

Доходы портовъ въ 1913 году представляются въ слѣдующемъ видѣ.

	въ ланахъ.
Айгунъ	68.976
Сансинъ	3.144.271
Харбинскій округъ:	
Ст. Маньчжурія	28.052.626
Харбинъ	22.925.346
Хунчунь	3.851.869
Пограничная	41.956.683
Лун-цзин-цунь	3.556.000
Аньдунъ	38.032.317
Да-тун-коу	172.275
Дальній	176.290.561
(чжоночныя пошлины	29.355.495)
Нючжуанъ	89.946.542

Настоящая таблица показываетъ, что доходы Дальнинской таможни превосходятъ въ два раза доходы слѣдующаго за нимъ порта Нючжуна.

Доходы, получаемые китайскимъ правительствомъ въ Айгунѣ, за отчетный періодъ возрасли на 236%, но, по сравненію съ 1912 годомъ, понизились, въ Сансинѣ наблюдалось значительное повышеніе въ 1908 году, но съ 1913 года сборы понизились на 41%; на ст. Маньчжурія наблюдается устойчивый ростъ, достигшій 166%,

противъ 1908 года; въ Харбинѣ былъ большой скачекъ вверхъ въ 1910 году, являющемся рекорднымъ, общее же повышеніе дохода—только на 39%; на ст. Пограничная замѣчается быстрый подъемъ въ 1909 году, и рекордная цифра въ 1911 году, послѣ которой слѣдуетъ пониженіе, по сравненію, однако, съ 1908 годомъ, показываетъ увеличеніе на 94%; въ Хунчунѣ—устойчивый ростъ, составившій разницу въ 329%; въ Лун-цзин-цунѣ этотъ подъемъ доходитъ до 471%; въ Аньдунѣ наблюдается увеличеніе на 158%; въ Датункоу обнаружилось паденіе на 432%; Дальній сдѣлался первенствующимъ портомъ въ Маньчжуріи и хотя ростъ на 229% и относительно меньше, чѣмъ въ Айгунѣ, Хунчунѣ и Лун-цзин-цунѣ, но абсолютно даетъ громадную разницу въ 176.290.561 ланъ; условія торговли въ Нючжуанѣ оставались крайне неблагопріятны, благодаря положенію, въ которомъ находится плаваніе по р. Ляо, паденію курса мѣстныхъ денегъ и прочимъ обстоятельствамъ, и доходы его таможенъ увеличились лишь на 19%.

Обороты иностранной торговли каждаго порта представляются въ слѣдующемъ видѣ.

	1912 г.			1913 г.		
	импортъ	экспортъ	всего	импортъ	экспортъ	всего
	въ ланахъ					
Айгунъ. . .	301.901	1.408.114	1.710.015	290.282	1.216.966	1.507.248
Сансинъ . .	11.273	1.484.555	1.495.828	47.765	2.445.967	2.493.732
Харбинскій округъ:						
Ст. Маньчжурія. . .	11.673.795	1.954.983	13.628.778	12.110.418	1.780.193	13.890.611

	1912 г.			1913 г.		
	импортъ	экспортъ	всего	мипортъ	экспортъ	всего
		в ъ	л а	н а х ъ		
Харбинъ. .	156.759	6.892.414	7.049.173	176.983	2.872.010	3.048.993
Ст. Пограничная .	7.942.906	15.150.534	23.093.440	7.884.939	13.913.326	21.798.265
Хунчунь. .	388.529	303.644	692.173	399.969	445.193	845.162
Лун-цзин-цунь . .	352.504	119.877	472.351	671.099	174.315	845.514
Аньдунъ. .	3.510.085	2.346.455	5.856.540	6.226.536	3.701.967	9.928.503
Датункоу .	7.223	281.062	288.285	689	44.979	45.665
Дальній . .	27.069.793	20.549.424	47.619.217	28.740.282	30.012.606	58.752.888
Нючжуанъ.	8.392.446	876.778	717.169.224	7.930.274	11.000.993	18.931.267

По сравненію съ 1912 годомъ, общая стоимость иностранной торговли по импорту сократилась въ Айгунѣ, ст. Пограничной и Нючжуанѣ, въ остальныхъ пунктахъ она даетъ увеличеніе въ особенности въ Аньдунѣ (почти удвоилась), Сансинѣ и Лун-цзин-цунѣ; по экспорту наблюдается уменьшеніе дѣятельности ст. Маньчжуріи, Харбина, ст. Пограничной и Датункоу; обращаетъ на себя вниманіе такимъ образомъ паденіе экспорта изъ сѣверной Маньчжуріи (изъ Харбина почти въ три раза), экспортъ изъ южной Маньчжуріи даетъ ростъ для всѣхъ портовъ кромѣ Датункоу, являясь для Дальняго почти 48%. При сравненіи общаго оборота, впечатлѣніе для сѣверной Маньчжуріи остается также крайне неблагопріятнымъ. Небольшое увеличеніе оборота наблюдается на ст. Маньчжурія, Айгунѣ, Хунчунѣ и Сансинѣ, зато Харбинъ даетъ уменьшеніе болѣе, чѣмъ въ два раза (3.048.998 ланъ вмѣсто 7.049.573 ланъ), и ст. Пограничная — 21.798.265 ланъ вмѣсто 23.093.440

ланъ. Общіе обороты во всѣхъ южно-маньчжурскихъ портахъ, за исключеніемъ неимѣющаго значенія Да-тун-коу, указываютъ на ростъ торговли, въ особенности сильный въ Дальнемъ и Аньдунѣ; достаточно сказать, что обороты по иностранной торговлѣ Дальняго почти равны оборотамъ всѣхъ прочихъ отпускныхъ пунктовъ Маньчжуріи, вмѣстѣ взятыхъ, безъ Нючжуана.

Общіе обороты торговли каждаго порта въ 1911—1913 годахъ представляются въ слѣдующемъ видѣ.

	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		въ ланахъ.	
Айгунъ:			
Чистый иностранный импортъ	321.403	694.148	513.933
Чистый китайскій импортъ	113.926	242.144	505.076
Экспортъ.	77.042	231.019	213.018
Сансинъ:			
Чистый иностранный импортъ	276.841	171.218	228.602
Чистый китайскій импортъ	445.597	513.754	369.483
Экспортъ.	1.731.932	1.643.780	2.572.073
Итого.	2.454.370	2.328.752	3.170.158
Ст. Маньчжурія:			
Чистый иностранный импортъ	9.037.293	11.310.975	11.410.617
Чистый китайскій импортъ	1.536.823	1.246.550	1.513.150
Экспортъ.	1.653.633	1.954.983	1.780.193
Итого.	12.227.749	14.512.508	14.703.960

	1911 г.	1912 г.	1913 г.
	въ ланахъ.		
Харбинъ:			
Чистый иностранный импортъ	—	—	—
Чистый китайскій импортъ	—	—	3.816.195
Экспортъ.	3.979.041	6.223.593	4.601.392
Итого.	3.979.041	6.223.593	8.417.587
Ст. Пограничная:			
Чистый иностранный импортъ	6.222.586	7.126.053	7.263.937
Чистый китайскій импортъ	—	—	—
Экспортъ.	19.466.117	15.150.534	13.913.326
Итого.	25.688.703	22.276.587	21.177.263
Хунчунь:			
Чистый иностранный импортъ . . .	209.289	343.405	334.037
Чистый китайскій импортъ	104.811	152.716	140.973
Экспортъ.	263.275	270.677	422.251
Итого.	577.375	716.798	897.261
Лун-Цзин-Цунь:			
Чистый иностранный импортъ	127.290	352.504	671.199
Чистый китайскій импортъ	—	—	—
Экспортъ.	19.496	119.877	174.315
Итого. . . .	146.786	472.381	845.514

	1911 г.	1912 г.	1913 г.
	в ъ л а н а х ъ.		
Аньдунъ:			
Чистый иностранный импортъ	4.606.876	4.468.292	6.870.965
Чистый китайскій импортъ	1.007.885	1.011.287	1.116.839
Экспортъ.	4.472.644	5.539.462	6.818.152
Итого	10.087.405	11.019.041	14.805.956
Датункоу:			
Чистый иностранный импортъ	33.505	35.616	14.140
Чистый китайскій импортъ	14.146	19.874	4.360
Экспортъ.	337.550	294.661	67.860
Итого	385.201	350.151	86.360
Дальній:			
Чистый иностранный импортъ	26.071.864	27.967.552	29.073.341
Чистый китайскій импортъ	2.259.256	3.670.307	4.225.807
Экспортъ.	33.730.076	28.885.944	39.047.743
Итого	62.062.096	60.524.303	72.346.891
Нючжуанъ:			
Чистый иностранный импортъ	21.089.839	17.911.289	16.050.574
Чистый китайскій импортъ	10.269.955	9.697.972	9.533.793
Экспортъ.	26.722.737	22.776.065	24.480.087
Итого	58.082.531	50.385.326	50.064.454

Настоящая таблица подверждаетъ предшествовавшіе выводы о чрезвычайномъ ростѣ оборотовъ Аньдуна и Дальняго, паденіи Инкоу и сла-

бой торговой дѣятельности въ сѣверной Маньчжуріи. Изъ главныхъ пропускныхъ пунктовъ ст. Пограничная, чрезъ которую проходитъ экспортъ зерновыхъ продуктовъ, указываетъ уже третій годъ на пониженіе экспорта, а ст. Маньчжурія, черезъ которую идетъ импортъ иностранныхъ (русскихъ) товаровъ, показала увеличеніе его съ 1912 года только на 100.000 рублей.

Обратный вывозъ изъ Китая иностранныхъ товаровъ въ иностранныя государства по отношенію къ Россіи представляется въ слѣдующемъ видѣ.

	1912 г.	1913 г.
	въ ланахъ.	
Россія. Европейскіе порты	573	4.984
» Сибирь, по сухопут. границѣ	907.768	931.351
» Амурскіе порты	1.114.632	1.121.293
» Тихоокеанскіе порты. . . .	1.090.952	901.673

Транзитная торговля въ 1913 году показываетъ слѣдующія цифры.

	внутрь страны.	изъ страны.
Харбинскій округъ:		
Харбинъ.	2.171.869	—
Ст. Пограничная .	96.835	—
Аньдунъ	42.647	—
Датункоу.	—	2.647
Нючжуанъ	947.179	16.076
Дальній	258.459	3.268

Положеніе денежнаго рынка въ Маньчжуріи настоятельно указываетъ на необходимость коренной реформы. Въ обращеніи находятся: ги-

ринскіе и цицикарскіе бумажные дяо, доллары; переводные ланы въ Инкоу: японскія серебряныя іены, банкноты Іокохама Списи банка и Корейскаго банка на золото, мелкая размѣнная монета, наконецъ рубли и, при расчетахъ-сдѣлкахъ на серебро, ланы.

Гиринскія бумажныя дяо имѣли цѣлью замѣнить мѣдную валюту, но на самомъ дѣлѣ они не представляютъ изъ себя бумажныхъ денегъ, подлежащихъ размѣну и погашенію. Въ моментъ своего выпуска китайскими властями дяо котировались по курсу около 2 дяо за 1 рубль. Во время войны они повысились до 1,4 дяо, вообще же въ теченіе первыхъ лѣтъ обращенія дяо курсъ ихъ былъ, въ среднемъ, 2.5 дяо за рубль. Въ январѣ 1912 года курсъ ихъ былъ 4,5 дяо, а въ концѣ того же года понизился до 6,5 дяо. Въ слѣдующемъ 1913 году замѣчается рѣзкое паденіе курса, который доходилъ до 12 дяо за рубль. Въ нынѣшнемъ 1914 году положеніе еще болѣе ухудшилось и 21 мая курсъ упалъ до 25 дяо за рубль, послѣ чего началъ нѣсколько повышаться.

Причина продолжающагося обезцѣненія дяо лежитъ въ постоянномъ и неограниченномъ выпускѣ новыхъ дяо, количество которыхъ опредѣляется для Гиринской провинціи до 160.000.000 дяо.

При существующемъ положеніи дѣлъ въ провинціи количество выпускаемыхъ на рынокъ дяо увеличивается, въ силу необходимости, на 60 мил-

ліоновъ дяо ежегодно, т. е. на сумму ежегоднаго дефицита.

Осенью въ періодъ жатвы и уборки хлѣбовъ замѣчается значительный спросъ на дяо, что отражается и на курсѣ ихъ, придавая ему болѣе устойчивый характеръ. Какъ только этотъ періодъ кончается, дяо, вновь наводняя рынокъ, обезцѣниваются. Количество находящихся въ обращеніи дяо въ настоящее время такъ велико, что чрезвычайно низкая котировка ихъ будетъ, по необходимости, явленіемъ постояннымъ, а, по мѣрѣ появленія новыхъ выпусковъ, стоимость дяо еще болѣе понизится. Выкупъ дяо не долженъ былъ бы представлять особыхъ затрудненій и является единственнымъ способомъ устраненія создавшагося положенія.

Паденіе цицикарскихъ дяо было еще значительнѣе, чѣмъ гиринскихъ. Кромѣ неумѣреннаго выпуска ихъ, причиною пониженія курса признается назначеніе двоякой ставки при взиманіи податей, налоговъ и пошлинъ: при уплатѣ серебромъ—по болѣе низкой ставкѣ, а въ кредитныхъ дяо—по болѣе высокой, причемъ дяо разцѣниваются ниже торговаго курса. Населеніе старается уплатить налоги мелкой серебряной монетой, по сколько оно имѣетъ серебра, а, за неимѣніемъ его, уплачиваетъ въ дяо, переплачивая въ послѣднемъ случаѣ на разницѣ курса, что увеличиваетъ рессурсы губернскаго банка. Такимъ образомъ въ провинціальномъ банкѣ все-же собирается съ рынка значительная часть

серебра. Однако количество послѣдняго не можетъ достичь суммы, необходимой для поддержанія нормальнаго курса выпускаемыхъ банкнотъ, число которыхъ, по нѣкоторымъ разсчетамъ, для Хэйлунцзянской провинціи могло достигнуть въ настоящее время 137.000.000 дяо, для обезпеченія коихъ необходимо до 27.000.000 ланъ. Зло увеличивалось тѣмъ, что почтовыя конторы, Гиринъ-Чанчуньская дорога, а также администрація отказывались принимать дяо въ казенные платежи. Кромѣ того купеческія общества нѣкоторыхъ городовъ и даже отдѣльныя фирмы выпускали свои частныя дяо, имѣвшія въ извѣстномъ районѣ совершенно свободное обращеніе наравнѣ съ провинціальными правительственными дяо, отъ которыхъ они отличались лишь болѣе низкимъ курсомъ.

Существовавшая въ двухъ сѣверныхъ Маньчжурскихъ провинціяхъ система неограниченнаго выпуска дяо,—независимо отъ величины и существованія въ банкахъ обезпеченія, какъ на покрытіе текущихъ нуждъ, такъ и на оплату громадныхъ для мѣстныхъ средствъ расходовъ на вооруженіе и сформированіе войскъ, причемъ послѣдніе расходы должны были быть оплачиваемы исключительно рублями, серебромъ или ланами, покупавшимися на рынкѣ по курсу путемъ новыхъ и новыхъ выпусковъ необезпеченныхъ банкнотъ, не могла дать другого результата, чѣмъ тотъ, который наблюдается, т. е. паденія курса главной денежной единицы.

Итакъ причинъ кризиса три: 1) недостаточность металлическаго запаса, 2) существованіе двойной валюты, 3) неограниченный выпускъ банкнотъ.

Преобладающей китайской монетной единицей въ южной Маньчжуріи, собственно въ Мукденской провинціи, является долларъ. Здѣсь, какъ и на сѣверѣ, хотя и съ меньшею остротою, наблюдался кризисъ денежнаго обращенія, вызванный выпускомъ преувеличеннаго, сравнительно съ обезпеченіемъ, количества бумажныхъ денежныхъ знаковъ.

Въ Мукденѣ имѣютъ право выпуска банкнотъ 5 банковъ: Мукденское отдѣленіе Чжунгоинь-ханъ, банкъ Сообщеній, Хэйлунцзянскій провинціальный банкъ, Промышленный Мукденскій банкъ и банкъ 3-хъ Восточныхъ провинцій. Коммерческіе круги относились скептически, какъ къ признаваемой цифрѣ выпущенныхъ банкнотъ, такъ и къ обезпечивающему ихъ капиталу.

При сравненіи количества выпущенныхъ долларовыхъ банкнотъ съ обезпеченіемъ ихъ въ Мукденской провинціи съ тѣмъ разгромомъ денежнаго обращенія, который наблюдался въ сѣверной Маньчжуріи, казалось бы, не было мѣста для особой тревоги. Между тѣмъ на рынкѣ наблюдалась паника, которой не было на сѣверѣ, а главное предъявлялись требованія со стороны японскихъ фирмъ о размѣнѣ на серебро банкнотъ на сотни тысячъ долларовъ, которыя и были удовлетворены банками при содѣйствіи китайскаго правительства.

Особенностью инкоускаго рынка являются сдѣлки въ ланахъ, называемыхъ переводными, которыя погашаются извѣстными способами и въ опредѣленные сроки. При неблагопріятномъ ходѣ торговли погашенія этого не бываетъ, отчего происходитъ паденіе курса этой воображаемой монеты, которое отражается и въ мѣстахъ, находящихся въ торговыхъ связяхъ съ Нючжуаномъ, какъ, напримѣръ, Тѣлинъ.

Ланъ серебряныхъ въ ходу нѣтъ, но покупки ихъ, главнымъ образомъ, на Шанхай совершаются по курсу дня, при чемъ серебро разсматривается не какъ денежная единица, а товаръ, цѣна котораго колеблется въ зависимости отъ международнаго рынка. Въ ланахъ разсчитываются пошлины, собираемыя китайскими морскими таможнями. Уплата пошлины производится въ рубляхъ или іенахъ по курсу, устанавливаемому таможнею, которая конечно обезпечиваетъ при этомъ свой интересъ отъ возможнаго пониженія принимаемой въ кассу монеты.

Японскихъ банкнотъ обращается въ золотыхъ и серебряныхъ іенахъ, вѣроятно, между 4.500.000 и 6.000.000.

Необходимость упорядоченія денежнаго обращенія и унификація его сознается китайскимъ правительствомъ, которое заявляло о рѣшеніи своемъ ввести реформу, но приведеніе въ исполненіе этого плана зависитъ отъ того, будетъ ли оно располагать необходимыми для этого средствами. Задача во всякомъ случаѣ предстоитъ

трудная и не обѣщающая осуществленія въ ближайшемъ будущемъ. Существующее положеніе подрываетъ благосостояніе населенія.

Минувшій 1913 годъ отмѣченъ, если не развитіемъ желѣзнодорожнаго строительства, то проектированіемъ новыхъ рельсовыхъ путей и выдачею на нихъ концессій.

Въ сѣверной Маньчжуріи закончены изысканія на постройку Ланьхайской желѣзной дороги отъ пристани Ма-цзя-гуань подъ Харбиномъ противъ Фу-цзя-дяня черезъ города Хуланьчэнъ и Бэй-лин-цзы до гор. Тункэнь. Проектъ китайскихъ предпринимателей имѣетъ два варіанта. Восточный проходитъ менѣе заселенные районы и имѣетъ цѣлью колонизацію свободныхъ земель, къ сѣверо-востоку отъ Тункэня и эксплоатацію лѣсовъ въ уѣздѣ Юй-цин-сянь. Западный варіантъ послужитъ къ дальнѣйшему развитію уѣздовъ Хай-лун-сянь, Цин-ган-сянь и Бай-цюаньсянь. Протяженіе дороги 220 верстъ, стоимость постройки исчислена въ 8 милліоновъ ланъ. Дорога оттянетъ грузы отъ станцій Китайской Восточной желѣзной дороги: Дуйцинь-шань, Маньгоу, Сунъ, и Аньда. Усилятся центры Хуланьчэнъ, Бэйлинцзы, Шаньцзичанъ, Шуанхэчжэнъ, Ванкуйчжэнъ, Луньхэчженъ и Тункень. Возможно, что грузы пойдутъ по Сунгари и Амуру къ Никольску, хотя все будетъ зависѣть отъ стоимости провоза по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ до Владивостока. Быстрое заселеніе сѣверной Маньчжуріи по направленію къ Амуру побудило китайскую

администрацію провести прямой путь отъ Тун-кеня къ Хэй-хэ. Заселеніе уѣздовъ Тун-бэй-сянь и Лун-нянь-сянь вызвало постройку грунтовой дороги отъ Хай-лун-сяня до Хэй-хэ. Разстояніе отъ Хай-лун-сяня до Тун-бэй-сяня—90 верстъ, отъ него до Лун-мын-сяня—столько же, отъ послѣдняго до Хэй-хэ—150 верстъ.

Японія получила уже отъ Китая рядъ концессій на постройку дорогъ.

Весьма серьезнымъ зломъ, въ зависимости отъ котораго часто находится вся экономическая жизнь сѣверной Маньчжуріи, является дѣятельность шаекъ китайскихъ разбойниковъ-хунхузовъ. Борьба съ ними, если можно считать борьбою тѣ неимѣющія связи и послѣдовательности мѣры, которыя принимались китайскими властями и Китайской Восточной желѣзной дорогою въ лицѣ Заамурскаго Округа Пограничной Стражи, не имѣетъ никакого успѣха. Въ концѣ 1912 года и весною 1913 года, напримѣръ, было прекращено всякое движеніе по дорогамъ внутри страны, собирались громадныя шайки и вели военныя дѣйствія противъ китайскихъ городовъ. Но главнымъ страдающимъ лицомъ являются, при существующемъ положеніи, лѣсопромышленники. Они въ буквальномъ смыслѣ находятся въ кабалѣ у хунхузовъ, отъ которыхъ имъ приходится откупаться уплатою дани. Уклоненія отъ этого немедленно наказываются пожарами складовъ и разгономъ рабо-

чихъ. Страховыя общества отказываются страховать заготовленные для сдачи Китайской Восточной желѣзной дорогѣ матеріалы. Кредитъ со стороны банковъ сокращенъ. Для полученія оборотнаго капитала нѣкоторые лѣсопромышленники обращались къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ съ предложеніемъ понизить на 25% стоимость всѣхъ заготовленныхъ ими матеріаловъ, лишь бы получить отъ дороги деньги и имѣть оборотный капиталъ.

Весною 1913 года было сдѣлано Консульскимъ *Корпусомъ въ Харбинѣ представленіе* Посланникамъ въ Пекинѣ о необходимости принятія энергичныхъ мѣръ по борьбѣ съ хунхузами.

Существовавшія съ 1907 года притѣсненія лѣсопромышленниковъ со стороны хунхузовъ въ Баргѣ прекратились безслѣдно послѣ установленія Монгольскаго правленія въ этой области.

По просьбѣ концессіонеровъ назначается на лѣсныя концессіи охрана изъ нѣсколькихъ солдатъ Заамурскаго Округа Пограничной Стражи безъ офицера, при условіи постройки казармы самимъ лѣсопромышленникомъ. При нападеніи хунхузовъ солдаты эти не имѣютъ права выходить за предѣлы казармы. Послѣ ухода хунхузовъ для ихъ преслѣдованія обычно посылаются небольшіе русскіе отряды. Для освѣщенія мѣстности командируются команды развѣдчиковъ, но въ такихъ случаяхъ хунхузы заблаговременно отходятъ.

Для борьбы съ хунхузами предполагались

два ряда мѣръ. Первый имѣлъ въ виду давленіе на китайскую администрацію дипломатическимъ путемъ и финансовымъ, въ видѣ задержанія лѣсопромышленниками попенныхъ денегъ въ суммѣ около 300.000 рублей до полученія гарантіи безопасности. Второй рядъ мѣропріятій предполагалъ непосредственныя дѣйствія русскихъ войскъ, которыя должны бы были быть командированы въ районъ концессій, гдѣ они, разбившись на отряды, охраняли бы противъ хунхузовъ склады, вели развѣдку и истребляли бы шайки. Мѣра эта вызвала бы значительные расходы. Наконецъ нѣкоторыми предполагалось созданіе наемной охраны лѣсныхъ промысловъ изъ опытныхъ таежныхъ охотниковъ. Ни одинъ изъ этихъ проектовъ, кромѣ дипломатическаго давленія, принятъ не былъ, и ничего другого выработано не было. Тѣмъ не менѣе мысль о превращеніи въ страховой капиталъ попеннаго сбора не лишена основательности. Деньги эти могли бы лежать въ Русско-Азіатскомъ Банкѣ, вознагражденія назначаться по разслѣдованіи случая и убытковъ смѣшанной коммиссіей отъ Генеральнаго Консульства и китайскихъ властей, которыя тогда бы имѣли болѣе искренности въ желаніи искоренить зло. По истеченіи года остатки или вся сумма поступали бы въ ихъ распоряженіе, а новые сборы образовывали бы резервъ. Важно также установленіе большаго надзора за торговлей оружіемъ въ полосѣ отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги и

за провозомъ его не только китайцами, но и русскими.

Съ 1 января 1913 года русскимъ правительствомъ отмѣнена безпошлинная торговля на русской территоріи на предѣлахъ 50-ти верстной полосы вдоль русско-китайской границы. Мѣра эта имѣла своимъ послѣдствіемъ съ одной стороны значительное сокращеніе ввоза въ русскіе предѣлы продуктовъ харбинской промышленности, какъ то: свѣчъ, макаронъ и проч., въ особенности же муки. Съ другой стороны результатомъ ея явилось развитіе мукомольной промышленности въ Приамурской и Приморской областяхъ.

Съ 19 мая—1 іюня 1914 года китайское правительство отмѣнило безпошлинную торговлю въ 50-ти верстной полосѣ на китайской сторонѣ границы съ Россіей. Отъ способа ея примѣненія, мѣра эта или можетъ не имѣть какихъ либо нежелательныхъ послѣдствій, такъ какъ въ пятидесятиверстной китайской полосѣ не создалось пока важныхъ торговыхъ центровъ, если не видѣть такого къ Сахалянѣ—Айгунѣ, или же, при распространительномъ ея толкованіи, создастъ рядъ самыхъ серьезныхъ вопросовъ.

Въ стремленіи своемъ обезпечить себѣ всѣ выгоды, которыми пользуется какая либо страна, независимо отъ существенно различныхъ, быть можетъ, условій, японское правительство послѣ окончанія перестройки Мукденъ-Аньдунской

желѣзной дороги въ 1911 году возбудило вопросъ о пониженіи на 1/3 китайскаго тарифа для товаровъ, проходящихъ по этой дорогѣ изъ Японіи (Корея) въ Китай. Основаніемъ для сего выставлялось, что такъ какъ рѣка Ялу, которая отдѣляетъ Маньчжурію отъ Кореи, пересѣчена мостомъ и сдѣлано возможнымъ существованіе черезъ границу прямого рельсоваго пути, японцы пріобрѣли право пользоваться выгодами правилъ о русско-китайской сухопутной торговлѣ. Переговоры начались въ Мукденѣ, а затѣмъ перенеслись въ Пекинъ, однако 30 октября 1911 года японскій консулъ въ Аньдунѣ издалъ инструкцію, приглашающую заинтересованныхъ лицъ платить ввозныя и вывозныя пошлины въ существующемъ размѣрѣ подъ протестомъ, что въ случаѣ благопріятнаго разрѣшенія вопроса разница должна быть возмѣщена. Въ маѣ 1913 года переговоры кончились въ пользу японцевъ, которые, въ видѣ особой уступки, отказались отъ обратнаго дѣйствія соглашенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ былъ поднятъ вопросъ объ установленіи, что транзитные грузы, предназначенные для ввоза въ Россію, будутъ пропускаться совершенно безпошлинно черезъ корейскую границу. Подписанное въ маѣ 1913 года соглашеніе между Японіей и Китаемъ о пониженіи тарифа на 1/3 вошло въ силу съ 2 іюня. Размѣръ пониженія пошлинъ на главные ввозные товары виденъ изъ слѣдующей таблицы.

	іенъ съ тонны.
Бумажный шитингъ	11
Бумажная пряжа	8
Хлопокъ сырецъ	5
Бумага	2,70
Стеклянная посуда	3
Чай	8
Желѣзныя и мѣдныя издѣлія	2
Сахаръ	2
Пиво	2
Фарфоръ	1,50
Спички	3
Цементъ	0,50
Морскія водоросли	1,50

Установленная льгота распространена и на почтовыя посылки.

Въ виду возникшаго опасенія, что пониженіе пошлинъ на 1/3 въ Аньдунѣ вызоветъ перемѣщеніе торговаго движенія, нарушивъ интересы Дальняго и Инкоу, было произведено выясненіе этого вопроса. Общій оборотъ маньчжурской торговли далъ въ 1912 году товаровъ на—113.504.404 іены. Изъ нихъ импортъ былъ 51%. Участіе Японіи было 32.000.000 іенъ. Грузы изъ Японіи въ Маньчжурію, главнымъ образомъ, изъ городовъ Осака и Кобе, идутъ двумя путями: 1) моремъ на Дальній и затѣмъ по Южно-Маньчжурской дорогѣ, и 2) по желѣзной дорогѣ, моремъ черезъ проливъ въ Корею и по желѣзной дорогѣ черезъ Корею на Аньдунъ.

Главное мѣсто въ импортѣ занимаютъ бумажные шитинги, ввозъ ихъ черезъ Дальній по-

степенно увеличивался. Расходы по ихъ импорту въ Мукденъ черезъ Дальній были слѣдующіе:

погрузка въ Осакѣ	—	іенъ	11	сенъ съ кипы
пароходный фрахтъ отъ Осаки до Дальняго	—	»	70	» » »
страховка	—	»	20	» » »
выгрузка	—	»	7,2	» » »
ввозная пошлина. . . . . ,	3	»	65	» » »
тарифъ до Мукдена съ погрузкой и выгрузкой . . .	—	»	94,2	» » »
Итого за кипу въ 20 кусковъ. . . .	5	іенъ	67,4	сенъ или 28,4 сена съ куска.

По импорту черезъ Аньдунъ въ Мукденъ: желѣзнодорожные и пароходные фрахты изъ Осаки до Фузана . .	—	іенъ	78,1	сенъ
желѣзнодорожный тарифъ отъ Фузана до Новаго Ичжу	1	»	10	»
пошлина въ Аньдунъ по прежнему тарифу	1	»	65	»
тарифъ по желѣзной дорогѣ отъ Аньдуна до Мукдена.	—	»	94	»
Итого за кипу въ 20 кусковъ. . . .	6	іенъ	47,7	сенъ или 32,4 сена съ куска.

Такимъ образомъ при существовавшихъ пошлинныхъ ставкахъ дорога на Дальній была на 4 сена на кускѣ дешевле, чѣмъ Корейская дорога, что конечно было одною изъ причинъ увеличенія импорта бумажныхъ шитинговъ черезъ Даль-

ній до 1.899.598 лanъ. Пониженіе пошлинъ въ Аньдунѣ должно направить эти продукты по дорогѣ черезъ Корею. Предположеніе, что предстоитъ развитіе порта Чемульпо опровергается указаніемъ на низкіе тарифы по Корейской дорогѣ, если товаръ проходитъ по всей ея длинѣ. Такъ шитинги по Южно-Маньчжурской дорогѣ оплачиваются по разсчету 43.6 сенъ за 100 цзинъ на разстояніи 248 миль отъ Дальняго до Мукдена, а Корейская дорога взимаетъ за то же количество груза 51.2 сена, при пробѣгѣ 581 мили отъ Фузана до Новаго Ичжу, т. е. 0.8 сены за милю, противъ 1.75 сены на Южно-Маньчжурской желѣзной дорогѣ. Пониженіе таможенныхъ пошлинъ на 1/3 въ Аньдунѣ понизитъ стоимость перевозки черезъ Корею до 5 іенъ 26 сенъ за кипу или 26,3 сенъ за кусокъ, т. е. на 2 сена на кускѣ дешевле, чѣмъ черезъ Дальній. Но есть еще одна выгода въ провозѣ черезъ Корею,—это быстрота перевозки—7 дней вмѣсто 10 дней; третье благопріятное обстоятельство состоитъ въ томъ, что сухопутная дорога безопаснѣе для цѣлости груза. Далѣе на Южно-Маньчжурской желѣзной дорогѣ вѣсъ тонны принятъ иной, чѣмъ на Корейской дорогѣ, а именно 1.693 цзина, противъ 1.512 цзинъ, принятыхъ на послѣдней.

Главные предметы импорта въ Маньчжурію составляютъ: бумажныя ткани, мука, сахаръ, керосинъ, табакъ, строительные матеріалы и пр.

Бумажныя ткани и мука до сихъ поръ ввозились въ большомъ количествѣ въ Кобе и вывозились снова при содѣйствіи Іокохама Списи банка. Въ другой стороны большая часть предметовъ британскаго и американскаго импорта въ Маньчжурію сначала ввозилась въ Шанхай и оттуда или въ Дальній, или въ Инкоу. Однако пониженныя ставки таможеннаго тарифа въ Аньдунѣ даютъ основанія къ принятію дороги на Кобе-Корея.

Эти опасенія оправдались. Значительная часть импорта, которая ранѣе направлялась бы на Дальній, избрала путь на Аньдунъ. Выгодность послѣдняго еще усилилась новымъ пониженіемъ желѣзнодорожныхъ ставокъ на Корейской дорогѣ.

Главнымъ центромъ торговли въ сѣверной Маньчжуріи является Харбинъ. Находясь на пересѣченіи воднаго пути по р. Сунгари и желѣзнодорожнаго по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, онъ не можетъ не испытывать непосредственнаго вліянія всѣхъ факторовъ, регулирующихъ дѣятельность этихъ путей, а равно и тѣхъ мѣропріятій, которыя принимаются по отношенію къ областямъ Забайкальской, Амурской и Приморской, въ которыя эти пути направляются. Точно также на харбинскую торговлю вліяетъ и обстановка, создающаяся для товарооборота въ южной Маньчжуріи, съ которою городъ связанъ

южною вѣткою Китайской Восточной желѣзной дороги.

Между тѣмъ послѣдніе годы являются особенно богатыми мѣрами, кореннымъ образомъ измѣняющими существовавшій на Приморско-Амурской окраинѣ порядокъ. Такъ въ 1909 году было закрыто порто-франко, но осталась свободною для безпошлиннаго ввоза 50-ти верстная полоса, куда направлялись маньчжурскіе фабричные продукты. Съ 1 января 1913 года льготная полоса была уничтожена, и это не могло не сказаться немедленно на мѣстной промышленности. Ввозъ изъ Харбина на Амуръ продуктовъ существовавшей въ полосѣ отчужденія обрабатывающей промышленности достигалъ до 5½ милліоновъ рублей въ годъ, въ томъ числѣ муки вывозилось на 4 милліона рублей, свѣчей — на 300 тысячъ рублей, растительныхъ маселъ и олифы — на 300 тысячъ рублей, мыла — на 150 тысячъ рублей, крупы — на 100 тысячъ рублей, макаронъ — на 90 тысячъ рублей, кожевеннаго товара — на 80 тысячъ рублей. Сокращеніе сбыта помянутыхъ продуктовъ въ русскія приграничныя области не могло не отразиться тяжело на мѣстной промышленности.

Главнымъ туземнымъ продуктомъ экспорта являются бобы, вывозъ которыхъ первоначально находился въ рукахъ русскихъ, начавшись въ 1907 году. Въ 1908 году уже было вывезено черезъ Владивостокъ 7,6 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ 5,8 милліоновъ пудовъ было отправлено

русскими экспортерами. Через 3 года экспортъ достигъ 26 милліоновъ пудовъ, но русскіе въ немъ уже не участвовали, отойдя на роль комиссіонеровъ японскихъ, англійскихъ и нѣмецкихъ фирмъ. Въ послѣднее время иностранцы начинають предпочитать входить въ непосредственныя сношенія съ производителями.

Важную роль въ лѣсной торговлѣ играла продажа дровъ. Но за послѣдніе годы промышленныя заведенія перешли на японскій уголь, доставка коего поставлена въ лучшія условія, чѣмъ подвозъ дровъ съ концессій по линіи Китайской Восточной желѣзной дороги. Сбытъ японскаго угля въ Харбинѣ достигъ $5^1/_2$ милліоновъ пудовъ, онъ началъ проникать на Амуръ до Благовѣщенска.

Но не только уголь поступаетъ въ Харбинъ по южной вѣткѣ Китайской Восточной желѣзной дороги черезъ ст. Куаньченцзы-Чанчунь. За послѣдніе 3 года ввозъ товаровъ съ юга утроился, дойдя до 9 милліоновъ рублей, въ то время какъ привозъ черезъ Владивостокъ почти не увеличивается. Если принять во вниманіе, что въ статистикѣ ввоза черезъ Владивостокъ играютъ главную роль транзитъ чая въ Россію и ввозъ китайской казенной соли, то выводъ будетъ еще грустнѣе.

Овладѣвъ экспортомъ и твердо обосновавшись въ сѣверной Маньчжуріи, иностранцы поспѣшили обезпечить себя, помимо находящагося въ ихъ распоряженіи кредита Русско-Азіатскаго

банка, собственными банками въ лицѣ англійскаго Гонконгъ-Шанхайскаго, открывшагося въ 1911 году, и японскаго Іокохама-Списи банка—съ 1912 года. Оба эти банка кредитуютъ только иностранныя фирмы и китайцевъ, съ которыми они имѣютъ дѣла, ко вреду для русской торговли. Среди общаго безденежья привилегированное положеніе въ послѣдней занимаютъ обезпеченные средствами группа крупнѣйшихъ мукомоловъ и оптовые продавцы московской мануфактуры. Дѣйствительно, съ тѣхъ поръ какъ московскія фирмы взяли дѣло непосредственно въ свои руки, оно начало быстро развиваться, что видно изъ слѣдующей справки о ввозѣ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ черезъ Харбинъ:

до 1907 года приблизительно на. .	400.000	рублей
въ 1907 »	600.000	»
1908 »	800.000	»
1909 »	1.600.000	»
1910 »	2.200.000	»
1911 »	2.900.000	»
1912 »	3.830.000	»
1913 »	4.500.000	»

Ввозъ въ Китай изъ Россіи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Сумма ввоза въ милліонахъ рублей.
1908	19.6
1909	20.0
1910	21.1
1911	22.5
1912	27.8

Изъ этого количества было вывезено:

Годы.	изъ Одессы.	черезъ ст. Маньчжурія.	изъ Амурскихъ портовъ.	черезъ ст. Пограничная.	Всего.
	въ миллiонахъ рублей.				
1909 . . .	0.3	8.0	0.2	11.5	20.0
1910 . . .	1.2	11.6	0.4	7.9	21.1
1911 . . .	0.3	12.2	0.6	9.4	22.5
1912 . . .	0.3	15.5	0.6	11.4	27.8

Такимъ образомъ первое мѣсто занимаетъ сухопутная граница, ввозъ черезъ ст. Маньчжурія растетъ послѣдовательно, между тѣмъ какъ черезъ ст. Пограничная (Владивостокъ) ввозъ остался почти на томъ же уровнѣ. Это послѣднее обстоятельство объясняется тѣмъ, что большая часть товаровъ, поступающихъ черезъ ст. Пограничная, не русскаго происхожденія, иностранцы же начинаютъ предпочитать портъ Дальній Владивостоку.

Въ числѣ русскихъ товаровъ, ввезенныхъ въ Китай, первое мѣсто по стоимости занимали въ 1912 году мануфактурныя издѣлія. Главными отраслями ввоза были слѣдующіе товары.

	въ рубляхъ.
Мануфактура	3.770.600
Папиросы и табакъ.	1.910.000
Готовое платье.	1.447.000
Оружіе и аммуниція	1.340.900
Желѣзнодорожн. матеріалы	1.215.000
Керосинъ	1.066.000
Спиртъ, водка и вина.	866.000
Обувь кожан. и матеріалъ	471.000
Масло сибирское.	354.900

	въ рубляхъ.
Мыло и парфюмерія	293.000
Рыба и икра	261.000
Фарфоровая и стеклянная посуда	257.400
Занавѣсы, шторы и др. предметы обстановки	227.500
Сахаръ	222.000
Лошади	204.100
Морскіе продукты	180.700
Металлы и издѣлія	156.000
Резиновыя издѣлія	140.800
Галантерея	124.800
Электрическія принадлежности	104.000
Бакалея	96.200
Смазочное масло	82.900
Земледѣльческія орудія	79.300
Мѣха	73.200
Спички	65.000
Книги	63.700
Игрушки	61.700
Медикаменты	59.800
Кожевенныя издѣлія	58.200
Сыръ	50.700

Роль Харбина, какъ завозного склада для мануфактуры, видна изъ нижеприведенныхъ данныхъ за 1912 годъ о мѣстахъ назначенія товара.

Дальній	935	пуд.
Аньдунъ	77	»
Инкоу	1.390	»
Итого въ порты	1.502	пуд.
Чанчунь	202	пуд.
Кайюань	49	»
Ляоянъ	37	»
Мукденъ	466	»

Тѣлинъ	106 пуд.
Гунчжулинъ	48 »
Сыпингай	10 »
Портъ-Артуръ	9 »
Итого на ст. Южно - Маньчжурск. жел. дор.	927 пуд.

Въ городъ Куаньченцзы для мѣстнаго рынка и переотправки было доставлено 31.945 пудовъ.

Общій оборотъ Харбина въ 1912 году выразился въ слѣдующихъ цифрахъ.

Предметы торговли.	Общій оборотъ.	Русскій товаръ.	Япон. тов.	Тузем. тов.	Прочіе тов.
	въ тысячахъ рублей.				
бобы желт. маслян.	12.150	—	—	12.150	—
мука и отруби . . .	6.550	20	—	6.520	10
мануфактура и пряжа	5.870	2.510	2.285	390	685
зернов. продукты .	3.450	—	—	3.450	—
скотъ мясной и рабочій, крупный и мелкій	3.020	10	—	3.010	—
табачныя издѣлія . .	2.490	1.385	90	120	895
спиртъ, водочн. и ликерныя издѣлія .	2.040	790	—	1.180	70
чай	1.200	—	—	1.200	—
мѣшки	1.080	—	—	—	1.080
пушнина	1.000	—	—	1.000	—
готовое платье, обувь и шляпы . .	920	390	20	280	230
камен. уголь	900	—	900	—	—
керосинъ	800	520	—	—	280
металлы и издѣлія .	790	190	56	30	515
сахаръ	790	650	72	40	28

Предметы торговли:	Общ. оборотъ.	Русск. товар.	Япон. тов.	Тузем. тов.	Прочіе тов.
	въ тысячахъ рублей.				
бакалея	600	350	—	—	250
лѣсные матеріалы и дрова	550	—	—	550	—
свѣчи	450	—	—	290	160
посуда фарфоровая и глиняная	400	290	20	50	40
галантерея	400	120	10	50	220
мыло и парфюмерія.	400	250	10	20	120
кожи, сало и волосъ .	400	—	—	400	—
растительн. масла и олифы	400	—	—	390	10
фрукты, овощи и зелень	400	10	120	260	10
яйца	360	—	—	360	—
кирпичъ, цементъ, известь	350	—	—	—	—
масло коровье . . .	350	350	—	230	120
вина виноградныя .	350	50	—	—	300
писчебум. товаръ и обои	350	50	20	40	240
пиво и др. напитки .	300	200	20	80	—
скобян. и кожевен. товаръ	300	100	10	10	180
ювелирн. издѣлія и часы	300	100	10	20	170
бобовые жмыхи . .	300	—	—	300	—
рыба, икра, устрицы и крабы . . .	250	120	—	130	—
машины и части ихъ .	200	30	—	—	170
стекло, зеркала и стекл. посуда . .	200	20	10	—	170
спички	200	90	95	15	—
рисъ	175	—	25	150	—

Предметы торговли.	Общій оборотъ.	Русскій товаръ.	Япон. тов.	Тузем. тов.	Прочіе тов.
	въ тысячахъ рублей.				
кожевен. товаръ . .	150	20	—	130	—
овесъ, сѣно и солома	150	—	—	150	—
москат. и аптекарск. товаръ	130	20	10	10	90
камень строительн., песокъ, глина . .	100	—	—	100	—
карты игральныя. .	100	50	—	—	50
учебныя пособія и игрушки	100	40	—	—	60
прочіе товары . . .	1.680	588	210	350	540
Итого. . . .	53.455	9.305	3.992	33.455	6.693

Такимъ образомъ, годовой оборотъ Харбина за 1912 годъ исчислялся въ 53.445.000 рублей, изъ коихъ:

	въ рубляхъ.
туземные:	
харбинскіе фабрикаты (мука, свѣчи, мыло, спиртъ, водка и пр.) на сумму	8.405.000
китайскіе товары и сырые продукты . . .	25.050.000
всего	33.455.000
иностранные:	
русскіе.	9.305.000
японскіе.	3.992.000
прочіе.	6.693.000
всего	19.990.000

Китайскіе товары на харбинскомъ рынкѣ составляютъ 65%, иностранные—20% и русскіе только—17%, что, при близости къ центру торговли русской границы и прочихъ благопріятныхъ условіяхъ, является очень скромнымъ.

Для характеристики товарообмѣна харбинскаго раіона можетъ служить статистика по отправкѣ главныхъ грузовъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ въ 1912 году.

Названіе грузовъ:	пуды.
мука и зерновые продукты	45.579.000
каменный уголь	5.256.000
лѣсные матеріалы	2.229.000
дрова	2.106.000
соль	978.000
мѣшки	968.000
мануфактура	759.000
сахаръ	52.000
цементъ и известь	425.000
сѣно	412.000
мясо	363.000
керосинъ и смазочное масло . . .	305.000
рыба	300.000
овощи	299.000
камень	271.000
бумага	210.000

Всего было отправлено 55.965.000 пудовъ, изъ нихъ въ мѣстномъ сообщеніи—23.209.000 пудовъ и вывезено на другія дороги 32.756.000 пудовъ.

Этотъ вывозъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

черезъ	ст. Пограничная .	27.858.000	пудовъ
»	Куаньченцзы . .	3.083.000	»
»	ст. Маньчжурія . .	1.815.000	»

Вывозились, главнымъ образомъ, слѣдующіе грузы:

мука и зерновые продукты	29.526.000	пудовъ
сахаръ	212.000	»
лѣсные матеріалы	1.660.000	»
мясо	825.000	»
сѣно	252.000	»
рыба	116.000	»
овощи	101.000	»

По размѣрамъ отправокъ въ мѣстномъ и вывозномъ сообщеніи станціи распредѣлялись такимъ образомъ:

Станціи:	пудовъ.
Харбинскій узелъ	9.831.000
Куаньченцзы	8.791.000
Дуйциньшанъ	7.284.000
Шуанченпу	4.299.000
Маньгоу	3.105.000
Таоланчжао	2.475.000
Санчахэ	2.004.000
Чжалайноръ	1.557.000
Яомынь	1.460.000
Ашихэ	1.362.000
Хайлинъ	1.292.000
Уцзимихэ	1.265.000
Имяньпо	1.240.000
Муданьцзянъ	1.173.000
Аньда	758.000
Цицикаръ	618.000

Сравнительно съ 1912 годомъ обороты Харбина увеличились на 4 милліона рублей.

Вывозъ бобовъ изъ сѣверной Маньчжуріи за 1911—1913 годы выражался въ такихъ цифрахъ:

	черезъ ст. Пограничная.	черезъ Харбинъ.	черезъ Сансинъ.	Итого.
	въ пудахъ.			
1911 г. . .	21.646.000	318.200	207.200	22.171.400
1912 г. . .	19.694.000	196.100	25.900	19.906.000
1913 г. . .	15.417.900	236.000	851.000	16.505.700

Вывозъ бобовыхъ жмыховъ былъ слѣдующій.

	черезъ ст. Пограничная.	черезъ Харбинъ.	черезъ Сансинъ.	Итого.
въ 1911 г. . .	1.073.000	33.330	25.900	1.132.230
» 1912 » . .	762.200	40.700	18.200	821.100
» 1913 » . .	884.000	25.900	29.600	939.500

Изъ этихъ таблицъ видно, что экспортъ бобовъ угрожающе падаетъ, вывозъ же жмыховъ въ лучшемъ случаѣ не развивается.

Вывозъ пшеницы въ Приамурье представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	черезъ ст. Пограничная.	черезъ Харбинъ.	черезъ Сансинъ.	Итого.
въ 1911 г. . .	2.775.000	132.200	2.075.700	4.981.700
» 1912 » . .	2.416.100	547.600	1.480.200	4.443.900
» 1913 » . .	4.170.000	511.000	1.935.100	6.616.100

Увеличеніе экспорта пшеницы на 50%, сравнительно съ 1912 годомъ, объясняется введеніемъ пошлины на муку въ 45 коп. съ пуда.

Вывозъ муки былъ слѣдующій:

	черезъ ст. Пограничная.	черезъ Харбинъ.	Итого.
въ 1911 г. . .	337.400	1.919.500	2.256.900
» 1912 » . .	721.500	1.572.500	2.304.000
» 1913 » . .	282.400	510.600	793.000

Вывозъ муки уменьшился втрое, главнымъ образомъ, сбытъ направлялся на китайскій берегъ Амура, куда въ навигацію прошлаго года было отправлено 500.000 пудовъ. При незначительности мѣстнаго населенія нужно предположить, что едва ли не большая часть этого количества муки была переотправлена на русскій берегъ.

Экспортъ ячменя, гаоляна и другихъ зерновыхъ продуктовъ не развивается, какъ это усматривается изъ нижеприведенной таблицы.

	через ст. Пограничная.	черезъ Харбинъ.	черезъ Сансинъ.	Итого.
въ 1911 г. . .	921.000	1.172.900	284.900	2.374.900
» 1912 » . .	602.100	839.500	185.000	1.626.600
» 1913 » . .	608.800	1.544.000	159.600	2.322.400

Въ 1913 году понизился ввозъ черезъ ст. Пограничная цѣлаго ряда товаровъ, какъ то видно изъ нижепомѣщенной таблицы.

	1912 г.	1913 г.
Керосинъ (галлоны). . .	2.269.000	906.000
Мѣшки новые (штуки). .	2.608.360	215.470
Ткани бумажн. (ярды) . .	120.182	24.703
Готовое платье (рубли) .	66.960	15.210
Обувь (пары).	24.180	8.563
Галантерея (рубли) . . .	25.350	11.180
Скобяной товаръ (рубли)	185.900	33.410
Машины (рубли).	101.000	83.310
Металлы (пуды).	277.500	251.600

Разница объясняется тѣмъ, что товары эти направляются нынѣ не черезъ Владивостокъ, а черезъ Дальній. Причину такого измѣненія направленія импорта въ Маньчжурію видятъ въ томъ, что Дальній служитъ вспомогательнымъ предпріятіемъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги съ единствомъ дѣйствій и полной просвѣщенной предупредительностью ко всѣмъ нуждамъ порта и торговли. Таможенныя обрядности сведены до минимума, выдаются ссуды подъ всѣ поступающіе на Южно-Маньчжурскую желѣзную дорогу

этимъ путемъ или для отправки въ Дальній товары изъ внутренности страны, дорога принимаетъ на себя выкупъ коноссаментовъ. Пробѣгъ отъ Дальняго до Харбина товары дѣлаютъ быстрѣе, чѣмъ черезъ Владивостокъ, избѣгая приэтомъ задержки въ таможнѣ. За отсутствіемъ акциза, спиртные напитки, керосинъ, сахаръ и пр. въ Дальнемъ пропускаются свободно, безъ взысканія залога въ суммѣ акциза, до прибытія транзитнаго груза въ Харбинъ, какъ это требуется Владивостокской таможней. Облегченіе импорту могло бы быть дано устройствомъ вольной гавани во Владивостокѣ. Наряду съ уменьшеніемъ импорта въ Маньчжурію черезъ Владивостокъ понизился экспортъ бобовъ этимъ путемъ, что видно изъ слѣдующаго поступленія ихъ на Эгершельдъ.

въ 1911 г.		21.646.000 пудовъ
» 1912 »		19.694.000 »
» 1913 »		15.417.900 »

Удержанію за Владивостокомъ сѣверо-маньчжурскаго рынка могла бы содѣйствовать организація маслодѣланія по линіи Китайской Восточной желѣзной дороги и въ самомъ Владивостокѣ. Полезно было бы кромѣ того установленіе прямыхъ пароходныхъ рейсовъ въ европейскіе и американскіе порты. Крупную статью для экспорта могъ бы дать маньчжурскій лѣсъ при улучшеніи въ порту техническихъ приспособленій для склада и погрузки лѣса на пароходы, а также установленіи Китайской Восточной желѣзной

дорогою экспортнаго тарифа на лѣсные грузы 3 категоріи (рудничныя стойки и т. п.). Очень облегчаетъ развитіе операцій Дальняго связь Южно-Маньчжурской желѣзной дороги съ транспортными учрежденіями и величина японскаго торговаго флота, имѣющаго постоянные рейсы во всѣ сколько-нибудь значительные порты стараго и новаго свѣта.

Ввозъ въ Харбинъ разныхъ товаровъ по Сунгари въ навигацію 1912 года выразился для главныхъ предметовъ мѣстной торговли слѣдующими цифрами:

пшеницы	1.393.400	пудовъ
бобовъ	832.500	»
ячменя	436.500	»
чумизы	172.500	»
гаоляна	114.700	»
прочихъ зерновыхъ продуктовъ	25.900	»
Итого хлѣбныхъ продуктовъ	2.975.500	пудовъ
лѣсныхъ матеріаловъ	8.356.000	куб. фут.
мѣшковъ старыхъ	255.176	штукъ
дровъ	12.481.287.300	пудовъ
яицъ	10.123.500	штукъ
скота	352	головъ
птицы	3.981	»
звѣриныхъ шкуръ	2.934	штукъ
вѣниковъ	24.550	»
древеснаго угля	32.500	пудовъ

Увеличился противъ 1911 года только привозъ лѣсныхъ матеріаловъ въ Харбинъ на 2,8 милліона кубическихъ футовъ, количество же другихъ грузовъ осталось прежнее или сократилось.

Вывозъ изъ Харбина водою разныхъ товаровъ въ 1912 году былъ слѣдующій.

Муки	1.578.500	пудовъ
Отрубей	321.900	»
Пшеницы	546.600	»
Ячменя	381.400	»
Бобовъ	221.800	»
Чумизы	223.500	»
Гаоляна	135.800	»
Итого хлѣбныхъ продуктовъ	3.439.500	пудовъ
Крупнаго рогатаго скота	16.437	головъ
Лошадей	2.252	»
Мелкаго скота	3.990	»
Птицы	15.366	»
Яицъ	31.950.000	штукъ
Свѣчей стеариновыхъ	13.390	пудовъ
Спирта	325.836	галлоновъ
Жмыховъ	40.700	пудовъ
Бобоваго масла	110.800	»
Коноплянаго и др. маселъ	43.900	»
Ханшина	29.600	»
Макаронъ	35.800	»
Сала топленаго	7.200	»
Кожаной обуви	3.825	паръ

Наибольшее увеличеніе противъ 1911 года дали скотъ и яйца, вывозъ которыхъ съ 1910 года удвоился; увеличился вывозъ спирта—съ 250 галлоновъ въ 1910 году, и 290 галлоновъ въ 1911 году до 326 галлоновъ въ 1912 году. Остальные товары вывозились въ прежнемъ количествѣ или меньшемъ.

Всѣ фабричные товары поступали въ Харбинъ по желѣзной дорогѣ и въ статистикѣ по навига-

ціи не встрѣчаются. Въ Сансинъ же наоборотъ привозятся фабричныя издѣлія, какъ это видно изъ статистическихъ свѣдѣній для этого порта за 1912 годъ.

Различныя ткани въ кускахъ . . .	16.000	кусковъ
» » » ярдахъ	39.000	ярдовъ
Полотенца	460	дюжинъ
Готовое китайское платье	1.560	пикулей
Китайская обувь	6.811	паръ
Мѣшки	21.699	штукъ
Соль	68.100	пудовъ
Сода	12.900	»
Керосинъ русскій	58.680	галлоновъ
Папиросы	7.812.000	штукъ
Спички	4.481	пачекъ
Шапки кит.	17.993	штукъ

Вывозъ изъ Сансина въ 1912 году водою былъ слѣдующій.

Пшеницы	1.463.500	пудовъ
Ячменя	151.700	»
Ханшина	11.400	»
Яицъ	1.096.100	штукъ
Обуви кит.	2.444	паръ

Вывозъ пшеницы сократился вдвое, составивъ въ 1912 году 1,4 милліона пудовъ, вмѣсто 2,8 милліоновъ пудовъ въ 1911 году.

Приамурье не имѣетъ отпускныхъ товаровъ для Маньжуріи, исключая соленой рыбы, кеты, кетовой икры, поэтому ввозъ изъ Амура въ Сунгари ничтоженъ, какъ это усматривается изъ нижеприводимыхъ данныхъ.

въ 1910 г. ввезено . . .	268.117	пудовъ
» 1911 » » . . .	285.775	»
» 1912 » » . . .	75.835	»

Вывозъ же на Амуръ маньчжурскихъ грузовъ за тотъ же періодъ выражался слѣдующими цифрами.

въ 1910 г.	вывезено . . .	9.573.315	пудовъ
» 1911 »	» . . .	8.497.932	»
» 1912 »	» . . .	7.186.796	»

Такимъ образомъ оборотъ составлялъ:

въ 1910 г.	9.841.430	пудовъ
» 1911 »	8.873.707	»
» 1912 »	7.262.631	»

Паденіе вывоза началось ранѣе закрытія пятидесятиверстной полосы, послѣдовавшаго 1 января 1913 года. Объясняется это отчасти вздорожаніемъ зерна и муки съ 1911 года и раннимъ окончаніемъ навигаціи, вызвавшимъ сокращеніе привоза рыбы, прибывающей обычно съ послѣдними пароходами. Особенно сократились отправки съ Сансина, Синдяна и другихъ пристаней, откуда Приамурье получаетъ пшеницу, какъ это видно изъ нижепомѣщенныхъ денныхъ.

въ 1910 г.	2.503.930	пудовъ
» 1911 »	1.786.989	»
» 1912 »	864.295	»

Уменьшеніе вывоза хлѣба изъ Харбина сопровождалось увеличеніемъ вывоза скота и яицъ.

Особенно рѣзкое сокращеніе закупки пшеницы въ 1912 году было сдѣлано Благовѣщенскомъ, а именно:

въ 1910 г.	3.658.149	пудовъ
» 1911 »	3.294.668	»
» 1912 »	1.747.907	»

Хабаровскъ является за этотъ періодъ главнымъ потребителемъ муки, такъ какъ мѣстныя мельницы не работали съ 1910 года. Спросъ на муку, въ виду предстоящаго закрытія 50-ти верстной полосы, былъ въ 1912 году въ Хабаровскѣ усиленнымъ, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующихъ данныхъ.

	зерна.		муки.	
Въ 1910 г.	798.314	пудовъ	2.101.995	пудовъ
» 1911 »	131.899	»	1.292.888	»
» 1912 »	239.265	»	2.384.223	»

Весь вывозъ маньчжурскаго хлѣба по Сунгари и Амуру въ 1912 году былъ слѣдующій.

	зерна.	муки.	всего.
		въ пудахъ.	
Въ 1910 г.	4.583.884	2.402.289	6.986.173
» 1911 »	4.454.195	1.921.120	6.375.315
» 1912 »	2.044.436	1.656.430	3.700.866

Результаты навигаціи въ Харбинъ въ 1913 году по 1 октября для главныхъ предметовъ торговли были слѣдующіе.

Ввозъ въ Харбинъ:

лѣсныхъ матеріаловъ	6.096.294	пог. фут.
яицъ	9.166.820	штукъ
мѣшковъ старыхъ	99.842	»
кожъ	5.051	»
камня	510.600	пудовъ
пшеницы	5.496.400	»
бобовъ	525.900	»
чумизы	481.200	»
гаоляна	78.800	»
проса	72.900	»
дровъ	225.700	»
ячменя	270.100	»

Вывозъ изъ Харбина:

яицъ	41.037.708	штукъ
крупнаго рогатаго скота	10.088	головъ
лошадей	477	»
свиней	2.783	»
барановъ	603	»
птицы	11.844	»
спирта	486.581	галлоновъ
пива	1.761	бутылка
бобоваго масла	86.950	пудовъ
пшеницы	333.100	»
ячменя	436.600	»
чумизы	429.200	»
гаоляна	458.100	»
муки	417.500	»
отрубей	185.000	»
проса	77.700	»
бобовъ и гороха	218.300	»
прочихъ зерновыхъ продуктовъ	32.200	»
жмыховъ	20.700	»
Итого зерновыхъ продуктовъ	2.608.400	пудовъ

Вмѣстѣ съ тѣмъ бросается въ глаза небывалый подвозъ въ Харбинъ зерна, потребителями котораго явились мельницы Владивостока и другихъ пунктовъ Уссурійскаго края, вызвавъ усиленное движеніе хлѣбныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ. Харбинъ сдѣлался распредѣлителемъ, такъ какъ, помимо перемола на мѣстѣ части зерна и отправки около 1,5 пудовъ въ Уссурійскій край, часть пшеницы ушла на югъ для чанчуньскихъ и тѣлінскихъ мельницъ. Въ виду распространенія закупокъ пшеницы для послѣднихъ до ст. Аньда, Харбинъ сталъ уже не крайнимъ для нихъ

пунктомъ. Невыгодной стороной для харбинскихъ коммерсантовъ новаго порядка является то, что экспортъ пшеницы въ Уссурійскій край захваченъ совершенно китайскими фирмами.

Изъ другихъ грузовъ, отправленныхъ водою, показали въ 1913 году увеличеніе яйца и спиртъ, вывозъ коихъ неизмѣнно растетъ.

Въ истекшемъ году обращаетъ вниманіе количество судовъ, оставшихся зимовать въ Харбинѣ, ихъ было—46 пароходовъ и 53 баржи. Объясняется это дешевизною рукъ при ремонтѣ, наличіемъ въ Фуцзядянѣ двухъ механическихъ литейныхъ заводовъ, отсутствіемъ на р. Амурѣ достаточнаго груза и надежды захватить его въ Харбинѣ первымъ рейсомъ. Кромѣ частныхъ судовъ, на Сунгари работаетъ флотилія, принадлежащая Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, состоящая изъ 11 пароходовъ, катера, 30 баржъ и 2 джонокъ.

Злободневнымъ вопросомъ для харбинскихъ хлѣботорговцевъ, независимо отъ ихъ національности, являлся и продолжаетъ быть вопросъ объ обложеніи зерна, ввозимаго въ Приамурскій край. Статистическія свѣдѣнія за послѣдніе 3 года даютъ такую картину вывоза зерновыхъ продуктовъ въ русскія владѣнія.

	Бобы.		
Годы:	черезъ ст. Пограничная.	черезъ Харбинъ.	черезъ Сансинъ.
1911	21.646.000	318.200	207.200
1912	19.684.000	196.100	25.900
1913	15.417.900	236.800	85.100

Годы:	Пшеница. через ст. Пограничная.	через Харбинъ.	через Сансинъ.
1911	2.775.000	131.200	2.075.700
1912	2.416.100	547.600	1.480.000
1913	4.170.000	511.000	1.935.100

Пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа на провозимый изъ западной Сибири хлѣбъ существеннаго вліянія на ввозъ маньчжурскаго хлѣба не оказало. Самое это пониженіе является нѣкоторымъ противорѣчіемъ съ проектомъ обложенія маньчжурскаго зерна или по крайней мѣрѣ съ оправданіями этой мѣры.

Въ вопросѣ объ обложеніи пошлиною зерна интересы маньчжурскихъ мукомоловъ прямо противоположны интересамъ уссурійскихъ.

Если считать, что цѣлью законопроекта о пошлинѣ является увеличить доходность отъ хлѣбопашества въ Приамурьѣ путемъ искусственнаго повышенія цѣны на зерно и этимъ форсировать земледѣльческое хозяйство въ краѣ, то достиженіе первой цѣли является, повидимому, обезпеченнымъ этою мѣрой, такъ какъ приамурскіе крестьяне учтутъ пошлину въ свою пользу, т. е. поднимутъ цѣну, если не на всѣ 30 копѣекъ, то около этого, чему поможетъ и интендантство, обязанное закупать только мѣстное зерно, которое, можетъ быть, будетъ котироваться по 1 рублю 25 копѣекъ—1 рубль 30 копѣекъ за пудъ. При существованіи такой цѣны и стоимости пшеницы въ Харбинѣ ниже 90

пѣекъ, она можетъ итти въ Приамурье и послѣ введенія пошлины. Нѣкоторые экспортеры ожидаютъ даже такого пониженія стоимости пшеницы въ Маньчжуріи, что представится возможность вырабатывать муку для южной Маньчжуріи и Кореи. Какъ китайскіе, такъ и японскіе мукомолы держатся во всякомъ случаѣ оптимистическаго взгляда на будущее мукомольнаго дѣла, устраивая свои мельницы въ Чанчунѣ и даже Харбинѣ, гдѣ, напримѣръ, была куплена японской компаніей и улучшена большая русская мельница. Представляетъ интересъ слѣдующее мнѣніе. Дешевый хлѣбъ, привозной, облегчаетъ новоселамъ устройство ихъ хозяйства въ первый періодъ, а затѣмъ даетъ въ ихъ пользу разницу, которая должна существовать между цѣною хлѣба ихъ собственнаго производства и привозного. При допущеніи особо неблагопріятныхъ мѣстныхъ условій, удорожающихъ полученіе мѣстныхъ земледѣльческихъ продуктовъ и особо благопріятныхъ въ мѣстѣ происхожденія конкурирующаго хлѣба, и представляется вопросъ—нельзя ли опредѣлить размѣръ пошлины такъ, чтобы она имѣла лишь выгодное для населенія вліяніе. Зависимость ввоза пшеницы и муки отъ мѣстнаго производства видна по отношенію къ Амурской области изъ слѣдующихъ цифръ:

годы.	Сборъ пшеницы на мѣстѣ.	Привозъ изъ Маньчжуріи. зерна.	муки.
1910 . . .	5.500.000 пуд.	3.400.000 пуд.	700.000 пуд.
1911 . . .	8.000.000 »	2.800.000 »	500.000 »
1912 . . .	11.500.000 »	1.500.000 »	350.000 »

По переводѣ привозной муки на зерно, по разсчету 1 пуда зерна за 0,65 пудовъ муки при натурѣ 120 золотниковъ, получатся слѣдующіе выводы о существовавшей годовой потребности Амурской области въ зернѣ:

годы.	сборъ пшеницы на мѣстѣ.		привозъ зерна.		ввозъ муки съ переводомъ на зерно.		общая потребность.
	въ пудахъ.						
1910 . .	5.500.000	+	3.400.000	+	945.000	=	9.815.000
1911 . . .	8.000.000	+	2.800.000	+	675.000	=	1.145.000
1912 . . .	11.500.000	+	1.500.000	+	65.005	=	13.465.000

Увеличеніе мѣстнаго производства механически сократило привозъ хлѣба изъ Маньчжуріи, сведя его съ 47% всей потребности въ 1910 году къ 15% въ 1912 году. Сокращеніе закупокъ пшеницы благовѣщенскими мукомолами объясняется такимъ оживленіемъ мукомольнаго дѣла въ Хабаровскѣ, что тамошняя мука вытѣснила на Амурѣ часть благовѣщенской. Во всякомъ случаѣ видно. что Амурская область становится въ полную независимость отъ хлѣбнаго маньчжурскаго рынка.

Что касается до Приморской области, то привозъ туда маньчжурской пшеницы по желѣзной дорогѣ въ 1912 году былъ слѣдующій.

	въ пудахъ.
На первую рѣчку	1.716.954
Въ Никольскъ Уссурійскъ	432.956
Во Владивостокъ	14.642
Въ Хабаровскъ	10.137
Итого	2.175.689

Муки въ разные пункты Уссурійскаго края было ввезено 1.024.521 пудъ, а въ переводѣ на зерно это количество составитъ 1.382.500 пудовъ, т. е. общее количество будетъ—3.558.189 пудовъ. Въ навигацію 1912 года водою по Сунгари было привезено въ Хабаровскъ зерна 260.000 пудовъ и муки 1.246.000 пудовъ, или зерна 1.682.100 пудовъ, т. е. всего доставлено водою зерна 1.942.000 пудовъ, вся же потребность Приамурья въ маньчжурскомъ зернѣ выразилась въ 5.500.289 пудахъ.

Нужно отмѣтить, что въ числѣ 1.024.521 пуда муки, ввезенной въ Приамурье по желѣзной дорогѣ въ 1912 году, было 152.890 пудовъ муки китайскихъ мельницъ въ Нингутѣ. Вывозъ послѣдней продолжалъ существовать и въ 1913 году, въ то время какъ экспортъ харбинской муки подъ вліяніемъ закрытія 50-ти верстной полосы прекратился. Зато въ навигацію 1913 года было ввезено для хабаровскихъ мельницъ не 260.000 пудовъ зерна, а 2.000.000 пудовъ, усилился ввозъ пшеницы и по желѣзной дорогѣ. Такимъ образомъ этотъ рынокъ является болѣе емкимъ, чѣмъ амурскій рынокъ, въ 3—4 раза. Особенностью этого экспорта является то, что зерно поступаетъ въ значительной части съ южной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги непосредственно со станцій, минуя харбинскихъ дѣльцовъ, которые не участвуютъ въ поставкахъ, достигшихъ очень крупныхъ размѣровъ. Самымъ ходовымъ сортомъ проникающей

въ Приамурье маньчжурской муки были 3 и 4 сорта; разцѣнки привозной муки были на 3—3 рубля 10 копѣекъ выше на кулѣ во Владивостокѣ, чѣмъ въ Харбинѣ. Мука эта доставлялась изъ Нингуты, близость которой къ Уссурійскому краю давала возможность выдержать пошлину. Но не только этотъ районъ ускользаетъ изъ вліянія Харбина. Низовья Сунгари быстро заселяются китайцами, и хлѣбные продукты этого края, ниже Сансинскихъ перекатовъ, будутъ имѣть возможность использовать для экспорта на Амуръ всю навигацію. Кромѣ Сансина, всѣ пункты, откуда можетъ развиться экспортъ, не открыты для иностранной торговли, а слѣдовательно послѣдняя сосредоточится въ рукахъ китайцевъ. Примѣромъ можетъ служить пристань Тямасы, еще недавно бывшая только незначительнымъ пунктомъ, а теперь это уже городокъ, окруженный полями пшеницы.

Мукомольное производство имѣетъ тенденцію приблизиться къ рынкамъ производства, и возможно возникновеніе мельницъ въ Хайлинѣ, Эхо, Таолайчжао и другихъ пунктахъ, дѣятельность же харбинскаго района, гдѣ часть мельницъ находится въ крѣпкихъ рукахъ съ солиднымъ капиталомъ, сведется къ обслуживанію мѣстнаго района, если цѣны на пшеницу не понизятся настолько, что сдѣлается возможною конкуренція съ американскою мукою, т. е. будутъ стоять ниже 70 копѣекъ и производство удешевится на 5 копѣекъ. Въ настоящее время мукомоль-

ную промышленность нельзя уже считать находящеюся въ русскихъ рукахъ, какъ это было сравнительно недавно. Для эксплоатаціи купленной у Лобачева въ Старомъ Харбинѣ (быв. Бородина) мельницы образована въ Токіо сѣверо-маньчжурская мукомольная компанія, съ капиталомъ въ 500,000 іенъ, раздѣленныхъ на 10 акцій, съ нарицательной цѣною въ 50 іенъ каждая. Изъ этого капитала часть уплачена Лобачеву, остальныя же деньги составляютъ оборотный капиталъ. Предполагается использовать всю силу весьма мощной машины, поставить въ дополненіе къ 16 работающимъ станкамъ еще 8, производительность мельницы будетъ доведена до 7.000 пудовъ въ сутки, т. е. до 2 милліоновъ пудовъ въ годъ. Главнымъ акціонеромъ является баронъ Мицуй, предсѣдателемъ правленія является графъ Окума. Оба эти имени говорятъ о цѣлой программѣ. Задачей мельницы будетъ экспортъ муки въ Корею и южную Маньчжурію, неидущіе же на экспортъ сорта муки будутъ пускаться въ продажу въ Харбинѣ по себѣ стоимости.

Съ покупкой мельницы Скидельскаго въ Фуцзядянѣ китайцы становятся видными мукомолами, владѣя въ харбинскомъ районѣ 5 паровыми мельницами. На рынкѣ всюду попадается мука въ мѣшкахъ съ марками китайскихъ фирмъ. Въ Харбинъ проникаетъ товаръ даже съ мельницы въ Хуланьченѣ. Заканчивается постройка большой китайской мельницы въ Чанчунѣ. Открыта въ Харбинѣ и одна русская мельница

Доброва и Касаткина на 8-мъ участкѣ, съ суточной производительностью въ 4.000 пудовъ. Соединенное предпріятіе Патушинскаго, Дризина, Миндалевича и Гюнера приняло названіе «Восточное Иркутское мукомольное товарищество», установивъ для двухъ мельницъ общую марку. Въ новомъ предпріятіи участвуютъ иркутскіе капиталы. Товарищество открыло свой складъ, между прочимъ, въ городѣ Куаньченцзы.

По свѣдѣніямъ Приморскаго Статистическаго Комитета, въ 1907 году изъ общаго производства всѣхъ фабрикъ и заводовъ въ Приамурьѣ на 4 милліона рублей на паровыя мельницы приходилось 381.000 рублей, а послѣ введенія пошлины на муку въ 1908 году уже въ 1910 году, при производствѣ фабрикъ и заводовъ въ 9.809.000 рублей, на паровыя мельницы приходилось 5.125.000 рублей. Что касается до числа паровыхъ мельницъ, то въ 1907 году ихъ было 83, а въ 1912 году—152. Заслуживаетъ вниманія, что крупчатыя мельницы не пользуются мѣстнымъ зерномъ не только по недостаточности его, но и по самымъ его свойствамъ—чрезмѣрной влажности, кислотѣ, часто встрѣчающейся болѣзни—грибка, допускающимъ его какъ матеріалъ лишь для перемолочной муки (низкихъ сортовъ); впрочемъ, значеніе этихъ недостатковъ, можетъ быть, преувеличивается сторонниками безпошлиннаго ввоза зерна, къ прекращенію коего, насколько можно судить, мелкія мельницы относятся скорѣе благожелательно, протесты же идутъ отъ нѣсколь-

кихъ крупныхъ мукомольныхъ предпріятій. Въ 1911 году мѣстное производство зерна въ Приморской области было 3.649.000 пудовъ, для удовлетворенія же мѣстныхъ нуждъ необходимо 15—18 милліоновъ пудовъ. Разница покрывается привознымъ продуктомъ. Приамурскіе мукомолы предполагаютъ, что при пошлинѣ въ 25 копѣекъ мука удорожится на 35—40 копѣекъ, а такъ какъ владивостокскія мельницы работаютъ на маньчжурскомъ зернѣ, то, при разсчетѣ добавочной стоимости харбинской муки во Владивостокѣ (фрахтъ 25 копѣекъ, пошлина 45 копѣекъ) —70 копѣекъ, а на пудъ зерна (фрахтъ 25 копѣекъ, пошлина 25 копѣекъ)—50 копѣекъ, считая, что изъ пуда харбинскаго зерна выйдетъ 27,5 фунтовъ и выражая расходы на 1 пудъ муки, получается 72,7 копѣекъ, т. е. харбинскіе мукомолы будутъ имѣть преимущество въ 2,7 копѣйки.

Тревожитъ проектъ о введеніи пошлины на зерно и хабаровскихъ мукомоловъ, считающихъ, что ввозъ хлѣбовъ изъ Маньчжуріи въ Приморскую и Амурскую области колеблется въ зависимости отъ урожая въ этихъ областяхъ, независимо отъ того, допущенъ ли свободный ввозъ зерна или обложенъ запретительной пошлиной. Для маньчжурскихъ же мукомоловъ при такой зависимости Приморской области важна именно высокая пошлина на зерно, которая мало того что можетъ создать благопріятныя условія для ввоза обработаннаго продукта черезъ русскую границу, несмотря на взимаемую съ него пош-

лину, но заставитъ китайцевъ понизить цѣну на пшеницу до такой степени, что представилась бы возможность организовать широкій экспортъ муки на югъ.

Весною 1914 года разница цѣнъ на муку въ Харбинѣ и во Владивостокѣ была слѣдующая:

Сорта	Харбинъ.	Владивостокъ.
	за куль въ 5 пудовъ	
	въ рубляхъ.	
0.	11,50	13,25
1.	10,25	13.
2.	9,50	12,50
3.	9.	11,50
4.	8.	9,75
размольная:	6.	8,50
отруби куль въ 3 п. .	0,95	1,55

При установившихся условіяхъ сдѣлалось возможнымъ проникновеніе западно-сибирской муки не только въ Благовѣщенскъ, но и въ Хабаровскъ транзитомъ черезъ Маньчжурію. Провозъ до Хабаровска стоилъ 74 копѣйки съ пуда, опредѣливъ же расходы по отправкѣ въ 6 копѣекъ,—всего 80 копѣекъ. Мука 3-го сорта въ Ново-Николаевскѣ была 1 р. 10 к. за пудъ, въ Хабаровскѣ она обошлась такимъ образомъ въ 1 рубль 90 копѣекъ, въ то время какъ харбинская мука могла бы продаваться не дешевле 2 рублей 15 копѣекъ—2 рублей 20 копѣекъ, что вынудило хабаровскихъ мукомоловъ, базировавшихся при разцѣнкахъ на харбинскомъ прейсъ-курантѣ, понизить цѣну.

Что касается до ввоза западно-сибирскаго

зерна, то при тарифѣ въ 1/90 копѣекъ съ пуда и версты полная стоимость доставки до Срѣтенска не можетъ быть ниже 43—45 копѣекъ съ пуда, а до Благовѣщенска она будетъ выше 50 копѣекъ. При такихъ условіяхъ доставка маньчжурскаго зерна будетъ обходиться дешевле, но, принимая во вниманіе разницу въ натурѣ до 30 золотниковъ въ пользу западно-сибирской пшеницы и мѣстное обыкновеніе приплачивать за такой лишній золотникъ по 1 копѣйкѣ и удерживать 1 копѣйку съ золотника ниже нормальной натуры, ставка въ 1/90 копѣйки съ пуда и версты уравновѣситъ шансы появленія той и другой пшеницы на Амурѣ при условіи обложенія маньчжурской муки пошлиной въ 30 копѣекъ. Рѣшеніе вопроса о томъ, какое зерно возьметъ верхъ, зависитъ отъ цѣны того и другого на станціи отправленія.

Развитіе хлѣбной торговли начинается въ Харбинѣ съ 1900 года—со времени основанія этого города, съ постройкою Китайской Восточной желѣзной дороги и открытія первой паровой вальцовой мельницы для размола пшеницы, принадлежащей первой маньчжурской акціонерной компаніи. Въ 1902 году были построены еще двѣ мельницы: сунгарійская и Ковальскаго. Мельницы начали перемалывать до 4 милліоновъ пудовъ въ годъ, и торговля хлѣбомъ стала расти. Пшеница доставлялась гужомъ китайскими фирмами, открывшими свои отдѣленія въ Харбинѣ,

изъ ближайшихъ городовъ, расположенныхъ по Сунгари, а также изъ Ажихэ и Шуанченпу, сдѣлки заключались на русскую валюту, при чемъ при разцѣнкѣ продукта исходили изъ курса 2 дяо за 1 рубль, всѣ контракты заключались въ Харбинѣ. Съ 1902 года, съ открытіемъ временнаго движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, закупки стали дѣлаться и на другихъ станціяхъ дороги. Развитіе торговли вызвало вскорѣ возникновеніе рядомъ съ городомъ китайскаго поселка Фуцзядянь, ставшаго играть большую роль, съ появленіемъ тамъ биржи и котировки рубля на китайскую валюту. До 1904 года, когда пшеница покупалась около 35 копѣекъ за пудъ, ячмень и кукуруза -20 копѣекъ и бобовые жмыхи—15 копѣекъ, русскіе покупатели переплачивали за эти продукты, противъ цѣны ихъ на мѣстахъ, такъ какъ фуцзяданьскія фирмы котировали рубль ниже его стоимости. Такъ въ 1903 году рубль стоилъ 3 дяо, а китайцы котировали его по 2,9 дяо, т. е. выгадывали 3,48 рубля на 100 рублей или 3,48%; во время войны курсъ упалъ до 2 дяо. Въ цѣляхъ болѣе дешевой покупки крупныя предпріятія начали оплачивать сдѣлки на хлѣбъ не рублями, а ланами и дяо по курсу послѣднихъ; такъ поступали Русско-Китайскій банкъ, интендантство и Китайская Восточная желѣзная дорога, дѣлавшая закупки для арміи. Послѣ войны курсъ рубля окрѣпъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ были сдѣланы опыты покупки хлѣба на мѣстахъ. Цѣны также понижались, и пшеница,

продававшаяся по 1 рублю 50 копѣекъ за пудъ, пріобрѣталась по 50 копѣекъ. Пониженіе распространилось также и на другіе зерновые продукты и продолжалось до 1909 года. Однако дешевыя цѣны отошли затѣмъ въ область воспоминаній. Въ Харбинѣ работали 6 конкурирующихъ крупныхъ мельницъ, которыя организовали закупки внутри страны, размѣнивая рубли на дяо и платя ими.

Въ кампанію 1908—1909 года возникла въ сѣверной Маньчжуріи торговля масляничными бобами, экспортируемыми въ Англію черезъ Владивостокъ. Экспортъ бобовъ занялъ первенствующее положеніе, торговля пшеницей стала сокращаться. 1 марта 1909 года было закрыто порто-франко въ Приамурскомъ краѣ и Забайкальѣ и на муку наложена пошлина въ 45 копѣекъ съ пуда, вслѣдствіе чего сбытъ муки ограничился 50-ти верстной полосой. Результаты этого видны изъ слѣдующаго: въ 1907 году харбинскими мельницами было перемолото около 8.000.000 пудовъ пшеницы, а въ 1910 году перемолъ сократился до 6.000.000 пудовъ, зато экспортъ бобовъ съ 7.400.000 пудовъ въ 1908 году дошелъ до 26.713.000 пудовъ въ 1911 году. Торговля бобами прошла ту же эволюцію, какъ и торговля пшеницей, сначала она сосредоточивалась въ Харбинѣ, затѣмъ закупки стали дѣлаться внутри страны, открылись конторы въ китайскихъ городахъ и бобы покупались даже на базарахъ у крестьянъ съ подводъ на дяо. При

этомъ послѣднія скупались лѣтомъ на большія суммы частью черезъ Русско-Китайскій банкъ. За послѣдующіе 2—3 года покупка бобовъ экспортерами особенно развилась въ Хуланьченѣ и Шуанченпу и пріобрѣла организованный характеръ. Затѣмъ скупщики продвинулись въ Суй-хуа-фу и Тункень (120 и 220 верстъ отъ Харбина), Лань-синь-сянь (30 верстъ отъ ст. Маньгоу), Цин-ган-сянь (92 версты отъ ст. Дуйциньшань), Баяньчжоу (100 верстъ отъ Харбина), Бодунэ (190 верстъ отъ Харбина), въ долину рѣки Нонни и притока ея Торъ и въ гор. Далайтинъ (70 верстъ отъ гор. Бодунэ). Для хлѣба, сплавляемаго по рѣкѣ Нонни изъ Далайтина на рѣку Сунгари у устьевъ Нонни образовались склады на пристани въ Марготу. Склады образовывались зимою у пристаней рѣки Хуланьхэ для сплава въ Харбинъ во время навигаціи въ Яньинчуанькоу, противъ города Лан-сисяня, на пристани Хэй-цзу-цза, вблизи гор. Цин-ган-сяня, на пристани Суй-хуа-фу и другихъ. Покупки совершались на дяо, при чемъ болѣе крупныя фирмы давали чеки на свои конторы въ Харбинѣ и на отдѣленіе Русско-Китайскаго банка, что было удобно для обѣихъ сторонъ. Однако нормальный ходъ торговли нарушился, и кампанія 1912—1913 года началась при крайне неблагопріятныхъ условіяхъ. Курсъ цицикарскаго дяо упалъ съ 5 дяо за рубль до 10 дяо къ 20 января 1913 года, гиринскій же съ 4,3 дяо понизился до 8,33 дяо. Дальнѣйшее пониженіе курсовъ совершенно на-

рушило всѣ разсчеты какъ покупателей, такъ и продавцевъ, и отразилось самымъ плачевнымъ образомъ на сдѣлкахъ и ихъ выполненіи.

Къ указанной выше причинѣ присоединилось развитіе дѣятельности шаекъ хунхузовъ, прекратившихъ движеніе по дорогамъ какъ хлѣбныхъ каравановъ, такъ и отдѣльныхъ лицъ, скупщиковъ, не рисковавшихъ отправляться даже въ сравнительно не очень отдаленные центры, переводы же денегъ на китайскіе торговые дома обходились въ 5—6%. Въ началѣ 1913 года, когда, казалось бы, должна была происходить реализація урожая предыдущаго года, при чемъ по приблизительному подсчету въ Хэйлунцзянской провинціи оставалось свыше 20.000.000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, подвозъ ихъ почти совершенно прекратился.

Недовозъ 677.000 пудовъ бобовъ въ 1912 году, противъ 1911 года, не являлся угрожающимъ, но урожай въ 1912 году предполагался выше предшествующаго года на 30%, поэтому слѣдовало ожидать бобовыхъ грузовъ около 15½ милліоновъ пудовъ, т. е. не довезено было весною 1913 года до 4,3 милліоновъ пудовъ. Создавшееся такимъ образомъ неблагопріятное положеніе для торговли бобами въ сѣверной Маньчжуріи усилилось благодаря развившемуся вывозу ихъ на югъ на станцію Чанчунь Южно-Маньчжурской желѣзной дороги для отправки въ Дальній, достигшей до 5.000.000 пудовъ. Туда

направились хлѣбные продукты по тракту Бодунэ-Цицикаръ и изъ У-чантина.

Въ январѣ 1913 года впервые появились представители чанчуньскихъ экспортныхъ конторъ въ городѣ Далайтинъ на рѣкѣ Нонни, въ 53 верстахъ на сѣверо-западъ отъ города Бодунэ. Закупленные бобы отправлялись на арбахъ. Китайскіе возчики получали обѣщаніе обратнаго груза въ видѣ спичекъ, соли, мануфактуры и другихъ товаровъ.

Что касается до бобоваго масла, то цѣны на него были ниже обычныхъ, на то вліялъ урожай льняного сѣмени въ Аргентинѣ.

Однако бобовое масло завоевало себѣ прочное положеніе и цѣнится дороже льняного, поэтому японцы перешли къ экспорту его вмѣсто непереработаннаго зерна. Экспортеры на сѣверѣ Маньчжуріи осенью 1912 года начали бодро закупки бобовъ и платили по 69 копѣекъ за пудъ, но вскорѣ на южной вѣткѣ Китайской Восточной желѣзной дороги не стало хватать товара, благодаря конкуренціи скупщиковъ, отправляющихъ зерно на Южно-Маньчжурскую желѣзную дорогу.

Мѣрами для возстановленія нарушеннаго хода торговли признавались: искорененіе хунхузничества, борьба съ конкуренціей Южно-Маньчжурской желѣзной дороги путемъ пониженія тарифа на бобы со станцій южной линіи на Владивостокъ и повышенія его въ обратномъ направленіи къ Чанчуню, а равно содѣйствіе къ воз-

никновенію маслодѣланія въ полосѣ отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги. Указывалось также на то, что введенное повышеніе тарифа на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ на бобы на $2\frac{1}{2}$ коп. со станцій западной линіи на Владивостокъ при сохраненіи прежнихъ ставокъ со станцій южной линіи на Чанчунь нарушило соотношеніе стоимости провоза и облегчило закупку бобовъ въ районѣ Китайской Восточной желѣзной дороги для отправки ихъ на югъ. Послѣдняя тѣмъ болѣе возможна, что, благодаря покупкѣ продукта для переработки его на заводахъ, южные покупатели могутъ платить на 7 и даже 10 коп. дороже на пудѣ. Считается также, что содѣйствіе бобовому экспорту могло бы быть оказано организаціей рейсовъ Добровольнаго Флота въ Балтійское море съ заходомъ въ западно-европейскіе порты (Ротермундъ, Гамбургъ, Гавръ и др.).

Экспортеры бобовъ и масла смотрятъ болѣе спокойно на будущее этой торговли. Критическимъ годомъ былъ 1912 годъ, когда былъ урожай льняного сѣмени, разцѣнка котораго обыкновенно давала тонъ разцѣнкѣ всѣхъ другихъ масляничныхъ продуктовъ. Цѣна льняного масла пошла внизъ, цѣны же на хлопковое и бобовое масло, испытывая колебанія, имѣли повышательную тенденцію. Въ апрѣлѣ 1913 года хлопковое масло котировалось въ Гуллѣ по 27 фунтовъ стерлинговъ 5 шиллинговъ за тонну, бобовое—по 24 фунта стерлинговъ 10 шиллинговъ и льняное—по 21 фун-

ту стерлинговъ 8 шиллинговъ. Бобы въ зернѣ за апрѣль и май котировались по 8 фунтовъ стерлинговъ 15 шиллинговъ за тонну, что и позволило харбинскимъ экспортерамъ платить по 70 копѣекъ за пудъ наличнаго товара. На главныхъ англійскихъ биржахъ выработанъ стандартъ для маньчжурскаго бобоваго масла, въ зависимости отъ способа его полученія. Товаръ подраздѣляется на 2 марки: crusheg и extracteg, причемъ первая расцѣнивается на 1 фунтъ стерлинговъ дороже. Опытъ показалъ коммерческія преимущества экспорта не зерна, а масла въ Европу и жмыховъ въ Китай и Японію, но до сихъ поръ ничего серьезнаго въ этомъ направленіи въ сѣверной Маньчжуріи не сдѣлано.

Спросъ на муку въ южной Маньчжуріи возрасталъ въ 1913 году. Помимо производства Тѣлинской мельницы и ея отдѣленія въ Чанчунѣ, продавалась мука русскаго помола изъ Харбина и американская, имѣя отдѣльные классы потребителей. Относительное количество различной муки было слѣдующее:

	1911 г.	1912 г.	1913 г.
американской муки .	826.753	2.301.930	2.131.023
шанхайской » .	368.783	687.128	1.247.979
харбинской » .	745.360	93.170	183.738
тѣлинской » .	370.753	465.706	702.708
Всего . .	2.311.649	3.547.934	4.262.447

Увеличеніе количества проданной муки объясняется отчасти ростомъ населенія и жизненныхъ потребностей, но, главнымъ образомъ, по-

бѣдой машиннаго производства надъ примитивнымъ. Увеличеніе сбыта американской муки съ 1912 года обязано, главнымъ образомъ, курсу серебра. Цѣны на пшеницу колебались въ Тѣлинѣ между 3 іены 20 сенъ и 3 іены 80 сенъ за 100 цзинъ. Тѣлинская мука продавалась почти по одной цѣнѣ съ американской, а именно—за мѣшокъ въ 50 англійскихъ фунтовъ 2 іены 30 сенъ—2 іены 10 сенъ, но шанхайская и ханькоуская—на 15 сенъ дешевле. Усиленіе дѣятельности Тѣлинской мельницы объясняется введеніемъ пошлины на муку по русской границѣ, что освободило часть зерна въ сѣверной Маньчжуріи, чѣмъ воспользовалась японская компанія, доведя выработку своей мельницы до 1.200.000 мѣшковъ. Открытая въ Тѣлинѣ мельница закупаетъ пшеницу въ южной Маньчжуріи: въ Тѣлинѣ, Кайюанѣ, Сыпингаѣ, Гунджулинѣ, Инкоу и т. д., въ центральной Маньчжуріи въ Шитойченцза, Шуанченпу и причихъ мѣстахъ въ сферѣ вліянія Китайской Восточной желѣзной дороги. Общая сумма покупки въ годъ достигла 8.500.000 цзинъ въ южной Маньчжуріи и 15.292.000 цзинъ—въ центральной. Этими перевозками зерна изъ сѣверныхъ районовъ и объясняется открытіе новой мельницы въ Чанчунѣ, закупки которой въ приведенныя выше цифры не входятъ. Ежедневная выработка послѣдней—400 мѣшковъ, по 50 англійскихъ фунтовъ каждый.

Маслобойное дѣло въ южной Маньчжуріи пережило ту же эволюцію, что и мукомольное въ

сѣверной. Большая прибыль, данная первыми мельницами для выдѣлки масла, повела къ массовому увеличенію этой отрасли промышленности. Въ февралѣ мѣсяцѣ 1913 года выработка жмыховъ на мельницахъ достигла 70.000 штукъ въ день, между тѣмъ какъ средній спросъ на продуктъ за послѣдніе три года колебался между 23.000 и 50.000 круговъ.

Кромѣ главныхъ мельницъ Ниссинъ и Кадера въ одномъ Дальнемъ существовалъ цѣлый рядъ другихъ мельницъ съ большою годовой продуктивностью, а именно:

	бобовые жмыхи. круговъ.	бобовое масло. цзинь.
Ниссинъ	1.000.000	5.000.000
Кадера	1.000.000	5.000.000
Сантай	500.000	2.500.000
Юйшэнъ.	600.000	3.000.000
Сайто	500.000	2.500.000
Синьшуньхунъ. . .	300.000	1.500.000
Фушуньчэнъ. . . .	300.000	1.500.000
Тайчанли	240.000	1.200.000
Цзаоюань	180.000	900.000
Фуюань	130.000	650.000
Фынченсянъ	130.000	550.000
Чэньчэнъ	140.000	600.000
Тунчуюанъ	120.000	500.000
Чэнъючанъ	120.000	300.000
Тунтай	110.000	450.000
Хошэнсянъ	110.000	400.000
Ванцинчанъ	100.000	500.000
Хэншэнъ	80.000	410.000
Юаньчанъ и др. . .	70.000	350.000

Дѣло не требуетъ большихъ знаній или ловкости, и мельница можетъ быть поставлена и работать при сравнительно небольшомъ капиталѣ. Число мельницъ дошло до 48, началась вредная конкуренція, которая затѣмъ привела къ образованію союза дальнинскихъ мельницъ. Вывозъ изъ Дальняго бобовыхъ жмыховъ въ 1913 году равнялся 555.428 тоннамъ, изъ каковой цифры нужно вычесть 129.900 тоннъ жмыховъ и 463 тонны бобоваго масла, доставленныхъ въ готовомъ видѣ по желѣзной дорогѣ въ Дальній, слѣдовательно экспортъ продуктовъ мѣстной выработки въ 1913 году былъ 425.520 тоннъ жмыховъ и 51.866 тоннъ бобоваго масла. При разсчетѣ, что 425.520 тоннъ жмыховъ составятъ 14.042.160 круговъ, окажется, что такое количество дальнинскія мельницы могутъ выпустить на рынокъ въ 105 дней. Стараніе союза дальнинскихъ мельницъ урегулировать производство сообразно спросу не имѣло успѣха. Раздаются голоса о необходимости образованія треста, но ожидается большая или меньшая оппозиція со стороны китайскихъ бобовыхъ мельницъ, собственниками которыхъ являются живущіе на южныхъ островахъ китайцы, ищущіе выгоднаго помѣщенія для своего капитала. Другую опасность для мельницъ видятъ въ изобрѣтеніи новаго химическаго способа для извлеченія масла изъ бобовъ. Этотъ способъ употребляется на мельницѣ, устроенной въ Амагасаки близъ Осака фирмою Lever Brothers, извѣстными англійскими фабри-

кантами масла. Выгода новаго способа состоитъ въ томъ, что извлекается 12—13% масла, вмѣсто 8—9%, получаемыхъ при старомъ, что само по себѣ исключаетъ конкуренцію. Затѣмъ получаются болѣе цѣнныя выжимки, онѣ болѣе пригодны для удобренія, такъ какъ содержатъ менѣе масла и удобнѣе, какъ кормовое средство, чѣмъ прежніе жмыхи, такъ какъ имѣютъ видъ муки и дѣлаютъ лишнею работу по разбиванію ихъ на мелкіе куски передъ употребленіемъ. Для изученія этого способа общество Южно-Маньчжурской желѣзной дороги открыло свою собственную экпериментальную мельницу.

Но есть еще одна опасность, угрожающая южно-маньчжурскимъ мельницамъ, это устройство мельницъ въ самой Японіи. Какъ это ни странно, предполагается, что бобы можно будетъ покупать въ Японіи дешевле, чѣмъ на югѣ Маньчжуріи. Выгоду будетъ имѣть также большая легкость экспорта и близость мѣстнаго рынка для удобрительныхъ остатковъ производства. То же увлеченіе мельницами, которое наблюдалось въ Дальнемъ, имѣло мѣсто и въ Инкоу. Послѣдствія были тѣ же. Изъ 23 мельницъ работаютъ только 11, выпуская на рынокъ 15.000 круговъ жмыховъ въ день. Общая выработка за прекращеніемъ дѣла въ зимніе мѣсяцы, недостаткомъ бобовъ и пріостановкой мельницъ для поправки машинъ, опредѣляется въ 4.000.000 круговъ. Интереснымъ продуктомъ выработки дальнинскихъ мельницъ является специальный сортъ масла,

обладающаго молочнымъ цвѣтомъ, пользующійся спросомъ въ Японіи, вытѣсняя коровье молоко.

Съ распространеніемъ среди китайцевъ употребленія сои, число заводовъ для приготовленія ея въ южной Маньчжуріи увеличивается, вытѣсняя привозную изъ Японіи, какъ это усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ.

Годы:	Ввозъ соя и мизо.	Выработка на мѣстѣ.
1908 . . .	4.108 тоннъ	1.500 тоннъ
1909 . . .	3.482 »	2.500 »
1910 . . .	2.264 »	3.500 »
1911 . . .	1.871 »	4.500 »
1912 . . .	1.683 »	6.500 »

Сезонъ 1911 1912 годовъ былъ мало благопріятенъ какъ для бобовыхъ мельницъ, такъ и для экспортеровъ въ южной Маньчжуріи. Сезонъ 1912—1913 годовъ открывался поэтому съ большою осторожностью и былъ болѣе успѣшенъ. Потребленіе бобовъ мельницами опредѣляется въ 250.000 тоннъ, экспортъ бобовъ въ Японію черезъ Дальній уменьшился нѣсколько, благодаря вывозу черезъ Владивостокъ, но увеличился вывозъ жмыховъ, спросъ на которые въ Японіи возрастаетъ. Сбытъ ихъ въ южный Китай упалъ, вслѣдствіе существовавшаго тамъ политическаго положенія. Доставка бобовъ на дальнинскіе склады за сезонъ съ октября 1912 года по февраль 1913 года дала 322.676 тоннъ, противъ 362.636 тоннъ за соотвѣтствующій періодъ прошлыхъ лѣтъ. Экспортъ бобовъ, жмыховъ и

масла въ 1913 году распредѣлялся слѣдующимъ образомъ.

	Бобы.	Бобовые жмыхи.	Бобовое масло.
	в ъ т о н н а х ъ.		
Въ Японію	93.618	519.129	4.073
» Корею	14	538	115
» Китай	55.189	35.761	22.825
» южныя моря . .	3.593	—	15
» Европу	2.162	—	21.372
» Америку	—	—	3.950
Всего . .	154.579	555.428	52.350

За пять предшествующихъ лѣтъ вывозъ этихъ товаровъ представлялся въ слѣдующемъ видѣ.

Годы.	Бобы.	Бобовые жмыхи.	Бобовое масло.
	в ъ т о н н а х ъ.		
1912	184.401	469.089	49.121
1911	272.457	446.801	45.418
1910	352.620	250.064	23.471
1909	484.142	309.101	13.861
1908	182.629	204.627	3.453

Всего доставлялось въ Дальній означенныхъ продуктовъ слѣдующія количества.

Годы.	Бобовъ.	Бобовыхъ жмыховъ.	Бобоваго масла.
1913	562.832	129.809	464
1912	504.462	105.836	1.212
1911	543.096	146.483	4.509
1910	456.849	96.498	1.546
1909	623.154	188.934	1.980
1908	253.046	146.441	175

Въ эти цифры не включены названные продукты, доставленные чжонками и пароходами изъ Бицзыво, Владивостока и пр.

Сезонъ, октябрь 1913 года—мартъ 1914 года, по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1912—1913 годовъ, былъ болѣе благопріятенъ, давъ 310.962 тонны жмыховъ, противъ 295.674 тоннъ, т. е. показавъ увеличеніе вывоза изъ Дальняго на 15.288 тоннъ.

Какъ было уже указано выше, ввозъ русской мануфактуры черезъ Харбинъ для Маньчжуріи и собственнаго Китая растетъ, поднявшись за періодъ 1907—1913 годовъ съ 400.000 рублей до 4.500.000 рублей. До 1907 года сбытъ русской мануфактуры въ Китаѣ носилъ случайный характеръ; проникала она черезъ Монголію въ Калганъ, который являлся распредѣлителемъ. Ввозился почти исключительно плисъ. Въ 1907 году, по соглашенію съ Китайской Восточной желѣзной дорогою и московскими фабрикантами, какъ-то: товариществомъ знаменской мануфактуры Полякова, Р. Келлеръ и К°, Ивана Коновалова, Викула Морозова съ Сыновьями, Саввы Морозова, Проводникъ, Эмиль Циндель, В. Е. и Я. Ясюнинскихъ,—было приступлено къ постройкѣ «Московскихъ рядовъ» въ Харбинѣ, которая и была закончена зимою того же года, совпавъ съ тяжелымъ кризисомъ на Дальнемъ Востокѣ. При начавшихся банкротствахъ и неплатежахъ,

съ переводомъ для сокрытія имущества на другое имя, пострадали и московскіе фабриканты, которые предпочли платить аренду за помѣщенія, но отказались открыть свои склады. Только товарищество Викула Морозовъ, Эмиль Циндель и Иванъ Коноваловъ прислали своихъ довѣренныхъ для обслѣдованія рынка, результатомъ котораго было открытіе Морозовымъ и Цинделемъ своихъ складовъ въ Харбинѣ. Проявивъ много энергіи на борьбу съ встрѣтившимися трудностями и на изученіе условій торговли, обѣ эти фирмы могутъ гордиться своимъ положеніемъ піонеровъ распространенія русской мануфактуры на китайскомъ рынкѣ. Въ настоящее время дѣло должно считаться твердо поставленнымъ въ смыслѣ организовавшагося спроса со стороны населенія на наши товары. Нельзя не рекомендовать однако названнымъ фирмамъ, къ которымъ присоединились теперь уже: товарищество Альбертъ Гюбнеръ, Русское-Экспортное товарищество, Прохоровская мануфактура и Коншинъ, меньше поспѣшности въ конкуренціи между собой и иностранцами, разборчивости въ кредитованіи и меньшіе сроки послѣдняго. Изъ главныхъ мѣръ къ поощренію развитія сбыта мануфактуры указываются: установленіе отвѣтственности Пекинъ-Мукденской и другихъ желѣзныхъ дорогъ за цѣлость товара, уничтоженіе ликина, подведеніе русскихъ товаровъ подъ таможенный китайскій тарифъ съ прекращеніемъ взысканія пошлинъ со стоимости, сложеніе или

пониженіе пошлины на китайскій хлопокъ, взамѣнъ чего потребовать отъ Китая пониженія пошлины на русскій товаръ на сухопутной границѣ, предоставленія русскимъ подданнымъ права повсемѣстной торговли въ Маньчжуріи и Китаѣ и пріобрѣтенія въ собственность недвижностей. Признается желательнымъ также измѣненіе рейсовъ Добровольнаго флота Одесса—Нагасаки—Владивостокъ на Одессу—Шанхай—Тяньцзинъ—Владивостокъ, увеличеніе возврата пошлинъ за хлопокъ на спеціальные товары, ввозимые въ Китай, а именно: суровыя бязи, дрели, пряжу, а также пониженіе желѣзнодорожныхъ и морскихъ тарифовъ на эти товары.

Политическое настроеніе въ Китаѣ за послѣдніе годы не могло не сказаться вообще на торговыхъ оборотахъ, въ частности на торговлѣ мануфактурой. Въ особенности отразилось на ней паденіе курса мѣстной денежной единицы дяо и доллара.

Въ связи съ ходатайствомъ мануфактуристовъ о льготахъ, не лишне будетъ указать размѣръ оказываемаго поощренія русской торговлѣ въ Маньчжуріи. Это поощреніе, составляя почтенную сумму свыше 5.000.000 рублей, состоитъ изъ возврата акциза и попудныхъ премій за вывозъ товаровъ, изготовленныхъ въ Россіи отчасти или цѣликомъ изъ иностранныхъ матеріаловъ и при помощи орудій производства тоже отчасти или цѣликомъ иностраннаго происхожденія.

По отношенію къ общему иностранному ввозу

въ Китай въ 1912 году Россія заняла первое мѣсто по ввозу слѣдующихъ товаровъ:

земледѣльческія орудія на	53.040	ланъ	(87%)	всего	ввоза
икра . . . . »	25.970	»	(85%)	»	»
резиновыя издѣлія и галоши . . . . . . »	118.286	»	(55%)	»	»
обувь кожанная . . . »	362.210	»	(51%)	»	»
масло коровье . . . »	314.728	»	(50%)	»	»
спиртъ . . . . »	540.821	»	(45%)	»	»

Второе мѣсто принадлежитъ слѣдующимъ товарамъ:

льняныя издѣлія . .	22.282	лана	(35%)	всего	ввоза
шерстяныя одѣяла .	137.491	»	(25%)	»	»
парфюмерн. и космет. товары . . .	84.633	»	(25%)	»	»
папиросы	973.798	»	(10%)	»	»
деревян. издѣлія . .	27.324	»	(1%)	»	»

Третье мѣсто занимаютъ:

ситецъ	677.603	»	(30%)	»	»
свѣчи	54.775	»	(17%)	»	»
табакъ	508.535	»	(16%)	»	»
платье, шляпы и перчатки	1,187.890	»	(15%)	»	»
дерево	129.681	»	(15%)	»	»
шерстяные товары .	147.870	»	(11%)	»	»

На четвертомъ мѣстѣ находятся:

хлопчато-бумажныя издѣлія	389.081	»	(7%)	»	»
мука	233.454	»	(2%)	»	»
рыба	205.582	»	(2%)	»	»

Пятое мѣсто занимаетъ:

керосинъ	824.018	»	(2%)	»	»

Изъ русскихъ товаровъ имѣютъ хорошій сбытъ мануфактура, резиновыя издѣлія, парфюмерія, керосинъ, платье и табакъ. Могли бы имѣть несравненно большій сбытъ лѣсъ, рыба и мука. Угрожающую конкуренцію встрѣчаютъ керосинъ и табакъ со стороны американскихъ компаній.

Южные рынки для русскаго керосина могутъ считаться уже потерянными. Русскія табачныя издѣлія еще держатся въ сравнительно небольшомъ количествѣ, но зато сѣверные рынки постепенно завоевываются американскимъ керосиномъ, англо-американскими и японскими папиросами, спичками и дешевыми хлопчатобумажными товарами. Послѣдніе начинаютъ первенствовать даже въ такихъ отдаленныхъ пунктахъ, какъ Хайларъ, получая широкое распространеніе въ монгольскихъ кочевьяхъ.

Главными пунктами торговли мясомъ и скотомъ являются въ сѣверной Маньчжуріи станція Хайларъ, городъ Харбинъ и станція Куаньченцзы. По имѣющимся свѣдѣніямъ, дѣятельность хайларскаго мясного рынка падаетъ, что видно изъ слѣдующихъ цифръ о дѣятельности мѣстной бойни.

Годы.	Крупн. рогатый скотъ.	Бараны и козы.
1909	5.500	48.000
1910	5 000	38.000
1911	5.000	33.000
1912	2.400	21.000

Причиною этого считается отсутствіе въ Хайларѣ мелкаго кредита и существующія тарифныя ставки на мясо, отправляемое по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ въ города Приморской и Приамурской области. Такъ провозъ мяса со станціи Томскъ до Хайлара—3.000 верстъ по тарифу малой скорости обходится около 80 копѣекъ за пудъ, а отъ Хайлара до станціи Пограничной—1.400 верстъ—1 рубль 10 копѣекъ; провозная повагонная плата на мясо отъ Хайлара до Владивостока была 427 рублей 60 копѣекъ; до Хабаровска 536 рублей 90 копѣекъ, а отъ станціи Маціевской на 200 верстъ далѣе Хайлара провозъ вагона мяса до Владивостока—309 рублей и до Хабаровска—351 рубль, т. е. разница, несмотря на большой пробѣгъ, была въ 118 и 185 рублей въ пользу большого разстоянія, причемъ мясо, идущее изъ Маціевской, какъ транзитное, проходитъ безъ оплаты китайской пошлины въ $3^6/_{10}\%$ стоимости, т. е. около 15 копѣекъ съ пуда. Поэтому и наблюдалось, что скотопромышленники, покупая скотъ въ Хайларѣ и его окрестностяхъ, гнали его живьемъ на станцію Маціевскую, а оттуда отправляли мясо въ Приморскую и Приамурскую области, не смотря на всѣ неудобства неорганизованнаго убоя скота и трату времени. На изложенное обстоятельство было обращено вниманіе, и 30 декабря 1913 года былъ установленъ пониженный тарифъ на перевозку мяса домашнихъ животныхъ со станцій участка Маньчжурія-Цицикаръ до станціи Уссу-

рійской желѣзной дороги, благодаря чему стоимость провоза мяса со станцій Маньчжурія и Хайларъ до станціи Хабаровскъ будетъ дешевле на 4 рубля 97 копѣекъ съ пуда, чѣмъ до Хабаровска изъ Харбина. Правленіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги постановило съ 1 января 1914 года понизить тарифъ на перевозку мяса на Уссурійскую дорогу со станцій участка Маньчжурія-Бухэду до ставокъ, равныхъ ставкамъ отъ станціи Маціевская и со станцій Цицикаръ до станцій участка Прохаски-Хабаровскъ по такимъ же ставкамъ отъ Маціевской, сохраняя для отправокъ отъ Цицикара до станцій участка Гродеково-Уссури дѣйствующія ставки спеціальнаго тарифа 10. Еще ранѣе въ маѣ 1913 года Правленіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги представило на обсужденіе 147 съѣзда по дѣламъ международныхъ сообщеній русскихъ желѣзныхъ дорогъ предложеніе о повышеніи дѣйствующаго въ прямомъ русско-китайскомъ сообщеніи тарифа на перевозку мяса отъ станцій Забайкальской желѣзной дороги до станцій Китайской Восточной и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ, указывая на то, что мясные грузы со станціи Маціевской Забайкальской желѣзной дороги таксируются по схемамъ дифференціала 22 общаго тарифа, дающаго слѣдующія ставки:

До станціи.	Отъ станціи Маціевская.	Отъ станціи Маньчжурія.	Разница.
Харбинъ	32.14 коп.	44.00 коп.	11.86 коп.
Владивостокъ . . .	50.61 »	78.44 »	27.83 »
Хабаровскъ	57.44 »	95.97 »	38.53 »

Ссылаясь на то, что на станціи Маціевской бьется скотъ не русскаго, а монгольскаго происхожденія, котораго было пригнано, напримѣръ, въ 1912 году, съ одной Ганчжурской ярмарки 4.200 головъ, несмотря на то, что Хайларъ ближе на 100 верстъ, что въ тотъ же годъ поступило съ станціи Маціевской и вывезено на станціи Китайской Восточной желѣзной дороги около 100.000 пудовъ мяса, въ томъ числѣ 22.173 пуда во Владивостокъ и 38.893 пуда въ Хабаровскъ, въ то время какъ со станціи Маньчжурія и ближайшихъ къ ней станцій только 2.000 пудовъ,—Общество Китайской Восточной желѣзной дороги предложило распространить на эти перевозки схему 4-го класса общаго тарифа россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. установить:

До станціи.	Отъ станціи Маціевская.	Отъ станціи Маньчжурія.
Харбинъ	41.94 коп.	44.80 коп.
Владивостокъ . . .	69.79 »	78.44 »
Хабаровскъ	86.19 »	95.97 »

Пожеланія харбинскихъ мясоторговцевъ весьма многосторонни, касаясь условій закупки и пригона скота изъ Монголіи, желѣзнодорожныхъ тарифовъ и вагоновъ-ледниковъ, содѣйствія мясному экспорту при посредствѣ кредита и проч.

Признается желательнымъ принятіе мѣръ къ обезпеченію безопасности русскихъ скотопромышленниковъ на дорогахъ, ведущихъ изъ внутренней Монголіи по трактамъ изъ Чжэнцзятуня въ Куаньченцзы и Яомынь и изъ Таонаньфу къ

Цицикару, Турчихэ и Бодунэ отъ насилій надъ скотопромышленниками со стороны китайцевъ и задержанія ими на кордонахъ скота, гонимаго въ Харбинъ. Выяснилась невозможность для большинства харбинскихъ коммерсантовъ производить закупки скота изъ первыхъ рукъ, за недостаткомъ оборотнаго капитала и вслѣдствіе мѣръ, принимаемыхъ китайскими властями къ принужденію скупщиковъ дѣлать покупки черезъ китайцевъ. При малыхъ оборотныхъ средствахъ масса харбинскихъ скотопромышленниковъ работаетъ черезъ китайскія комиссіонныя конторы. Что касается до тарифовъ, то высота ихъ при провозѣ живого скота какъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, такъ и колебанія фрахтовъ при отправкѣ водою, въ зависимости отъ уровня воды въ Сунгари, препятствуютъ развитію экспорта. Считается необходимымъ пониженіе тарифа со станцій Маньчжурія, Хайларъ, Турчихэ, Цицикаръ и Куаньченцзы до Харбина и примѣненіе проектируемаго на россійскихъ дорогахъ правила о распредѣленіи перевозимыхъ быковъ, въ зависимости отъ ихъ роста и вѣса, на категоріи, изъ которыхъ для 3-ей категоріи допускается погрузка 12 быковъ въ вагонъ. Считалось цѣлесообразнымъ введеніе двухъэтажныхъ вагоновъ для перевозки барановъ, приспособленіе длинныхъ платформъ для перевозки быковъ и организація транспорта лѣтомъ пароходами Китайской Восточной желѣзной дороги монгольскаго скота изъ Бодунэ въ Харбинъ. Относительно

ветеринарнаго досмотра, согласно мнѣнію старшаго ветеринарнаго врача, высказано ходатайство о сохраненіи прежняго способа досмотра экспортнаго скота, требовавшаго только вспрыскиванія сыворотки и 4-хъ дневнаго карантина, вмѣсто требуемыхъ администраціею Приамурья съ августа 1913 года комбинированныхъ прививокъ при обязательномъ 21-дневномъ карантинѣ.

Въ настоящее время по линіи Китайской Восточной желѣзной дороги въ вѣдѣніи ветеринарно-санитарнаго надзора состоятъ: 12 скотобоенъ, изъ нихъ 6 спеціально для экспорта, 1 бойня рефрежираторъ, 2 скотопригонныхъ двора и скотопригонная площадь при станціи Харбинъ, 2 дезинфекціонныхъ камеры, 1 противочумная станція, частные скотопригонные дворы, а также кожевенные и салотопленные заводы и проч. Поселковыя бойни имѣются въ Маньчжуріи, Хайларѣ, Бухэду, Цицикарѣ, Харбинѣ и Ханьдаохэцзы. Имѣются бойни, принадлежащія желѣзной дорогѣ, изъ которыхъ самая значительная въ Куаньченцзы. Харбинъ, казалось бы, могъ сдѣлаться центромъ холодильнаго дѣла. Кромѣ монгольскаго скота есть возможность получать скотъ отъ китайскихъ фермеровъ, которые могли бы быть пріучены къ разведенію спеціально мясного скота для продажи. Разведеніе свиней производится и въ настоящее время въ большомъ количествѣ.

Положеніе харбинской бойни не считается блестящимъ, убой скота въ нѣкоторые дни падаетъ въ день до 3 головъ крупнаго скота и

нѣсколькихъ свиней. Причину видятъ въ дорогой цѣнѣ убоя скота въ этой бойнѣ, слишкомъ формальное отношеніе къ кліентамъ и строгость санитарнаго надзора. Къ внѣшнимъ причинамъ относятся: уменьшеніе пригона, конкуренція частныхъ боенъ и въ особенности дѣятельность рефрежиратора, принадлежащаго австрійскому графу Ресегье, который городъ имѣлъ полную возможность купить отъ прежняго владѣльца Загорскаго. Эта бойня за промежутокъ не много болѣе полугода убила до 3.000 головъ крупнаго рогатаго скота или до 15 головъ въ среднемъ въ день. Вся масса скота отвлечена отъ городской бойни этимъ рефрежираторомъ. Очень дѣятельный владѣлецъ этого предпріятія, имѣющій такое же въ Хабаровскѣ, успѣлъ завести связи на западной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги для скупки скота и лично отправился съ тою же цѣлью въ Чжэнцзятунъ, центръ торговли скотомъ въ юго-восточной части внутренней Монголіи. По имѣющимся свѣдѣніямъ, на рефрежираторѣ въ Харбинѣ убивалось ранѣе въ среднемъ въ годъ 5.131 голова крупнаго рогатаго скота и 4.490 свиней, при чистой прибыли въ 11.051 рубль.

Представляетъ интересъ справка о годовой потребности Приамурья въ мясѣ; она опредѣляется приблизительно въ 1.500.000 пудовъ. Изъ этой цифры мѣстное скотоводство можетъ дать только 160 тысячъ пудовъ, т. е. 10—11% спроса. Все остальное количество привозится. Западная Си-

бирь доставляетъ въ годъ около 200.000 пудовъ, Маньчжурія—до 500.000 пудовъ, непосредственно изъ Монголіи привозятъ около 100.000 пудовъ, изъ Кореи—столько же, все же остальное количество поступаетъ изъ портовъ Китая.

Цѣны на мясо въ Харбинѣ были устойчивы, какъ это усматривается изъ слѣдующей таблицы.

Годы.	Средняя цѣна за годъ за пудъ.
1911	4 р. 39 к.
1912	4 » 86 »
1913	4 » 84 »
1914 до 1 мая	4 » 69 »
Въ среднемъ.	4 р. 67 к.

Послѣднимъ пожеланіемъ харбинскихъ скотопромышленниковъ и едвали не самымъ существеннымъ для нихъ является организація кредита подъ живой скотъ. Признано было невозможнымъ, по отсутствію способовъ обезпечить интересы банка, ссужать промышленниковъ деньгами на покупку скота въ Монголіи или выдавать ссуды подъ тѣ гурты, которые уже доставлены въ Харбинъ. При измѣненіи существующихъ условій къ лучшему, выдача ссудъ могла бы производиться въ тѣхъ случаяхъ, когда скотъ будетъ поставленъ, въ ожиданіи убоя, на выкормку бардой или отбросами свеклосахарнаго производства въ помѣщеніяхъ соотвѣтствующихъ заводовъ, или когда онъ будетъ находиться въ скотопригонномъ дворѣ, принадлежащемъ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, или же устроен-

номъ при городской бойнѣ, или же на выпасѣ, но во всѣхъ случаяхъ подъ надзоромъ ветеринарныхъ врачей. Кромѣ гарантіи сохранности скота путемъ прививокъ, потребовалось бы обязательно страховать скотъ отъ падежа.

Третьимъ пунктомъ крупной экспортной торговли является станція Куаньченцзы. Дѣло тамъ было поставлено правильно и находилось въ рукахъ пріѣзжавшихъ на сезонъ приамурскихъ скотопромышленниковъ. Дѣятельность бойни видна изъ слѣдующихъ цифръ.

Годы.	Крупнаго рогатаго скота.	Свиней.	Овецъ и козъ.
1909	4.868	419	206
1910	7.248	4.842	155
1911	8.626	2.877	134
1912	10.716	3.615	176
1913	15.514	4.431	450

Закупки скота производятся, главнымъ образомъ, въ Чжэнцзятунѣ, куда ѣздятъ сами скотопромышленники и во время сезона имѣютъ тамъ русскихъ довѣренныхъ. Занимаются экспортомъ люди, располагающіе денежными средствами, никакихъ жалобъ на ходъ дѣла на мѣстѣ или внутри страны, а также на осуществленіе кредита не заявлялось. Экспортомъ соленаго свиного мяса, домашней птицы, дичи и яицъ заинтересовалась англійская компанія, связанная въ финансовомъ отношеніи съ извѣстнымъ дѣльцомъ Липтономъ. Ею устроена факторія на станціи Куаньченцзы и предполагается рефрежираторъ.

Промысловаго экспорта скота изъ южной Маньчжуріи не существуетъ, есть бойни для мѣстныхъ нуждъ. Въ 1909 году былъ проектъ организаціи вывоза скота въ Японію однимъ предпринимателемъ, имѣвшимъ ферму въ Чифынѣ (внутренней Монголіи). Южно-Маньчжурская желѣзная дорога пошла на встрѣчу, введя льготный тарифъ, а пароходство Ниппонъ Іесенъ Кайша предложило фрахтъ въ 7—8 іенъ съ головы изъ Дальняго въ Кобе. Однако Департаментъ Земледѣлія и Торговли въ Токіо отнесся къ этому вопросу отрицательно, и проектъ остался не реализированнымъ. Молочныя фермы существуютъ въ Дальнемъ, на Фушунскихъ копяхъ, въ Мукденѣ, Сыпингаѣ и Аньдунѣ. Южно-Маньчжурская желѣзная дорога предполагала устроить въ Сыпингаѣ образцовое учрежденіе со швейцарскими коровами.

Политическія перемѣны въ Китаѣ за послѣдніе годы, въ связи съ потрясеніемъ всего административнаго механизма, не могли не отразиться на настроеніи массъ китайскаго населенія и ходѣ экономической жизни.

Вліяніе это почти во всѣхъ отрасляхъ торговой и промышленной дѣятельности было не благопріятное. Между прочимъ пострадали и русскіе лѣсопромышленники. Убытки стали ощущаться съ октября 1911 года и продолжались въ послѣдніе годы, такъ какъ хозяйственныя условія возстановлялись очень медленно: заработанныя цѣны остались

высокими, цѣны на нѣкоторые продукты тоже были высоки, курсъ китайскихъ дяо упалъ. Убытки были причинены первоначально, главнымъ образомъ: 1) неявкой законтрактованныхъ рабочихъ и подводъ, съ потерей полученныхъ ими задатковъ, 2) уходомъ съ работы рядчиковъ, рабочихъ и подводъ и возвращеніемъ ихъ на родину, вслѣдствіе тревожнаго времени и сильнаго броженія среди рабочихъ, 3) неуплатой долговъ ушедшими рядчиками, рабочими и владѣльцами обозовъ, 4) невывозомъ своевременно матеріаловъ изъ лѣса, такъ какъ отъ матеріаловъ требуются извѣстныя техническія условія, и лежалые не отвѣчаютъ кондиціямъ и обезцѣниваются, 5) вздорожаніемъ муки, мяса, рыбы, овса, ячменя, гаоляна, жмыховъ, бобоваго масла, обуви и одежды, что вело къ надбавкѣ цѣнъ за произведенныя работы, 6) невывозомъ матеріаловъ для сдачи ихъ желѣзной дорогѣ, какъ слѣдствіе недостатка въ рабочихъ и въ обозахъ, что повлекло къ штрафамъ, частью уплаченнымъ прямымъ образомъ, частью пониженіемъ Управленіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги цѣнъ на принятые матеріалы, 7) невывозомъ матеріаловъ, что повлекло и къ затрудненію оборота капитала, и къ невозможности погашенія въ срокъ задолженности банкамъ и другимъ кредиторамъ, 8) вынужденнымъ для нѣкоторыхъ лѣсопромышленниковъ обзаведеніемъ собственнымъ обозомъ.

Этотъ списокъ причинъ понесенныхъ убытковъ и ихъ рода, хотя бы поставленные въ его

основаніе разсчеты и были преувеличены, указываетъ все же на то затруднительное положеніе, которое пришлось пережить лѣсопромышленникамъ.

Экспортъ лѣса въ Чанчунь для нуждъ, главнымъ образомъ, Южно-Маньчжурской желѣзной дороги въ теченіе 1913 года оставался оживленнымъ, несмотря на открытіе движенія по Гиринъ-Чанчуньской желѣзной дорогѣ. Объясняется это въ значительной степени указаннымъ выше стѣсненнымъ положеніемъ лѣсопромышленниковъ, которые были вынуждены ликвидировать по низкимъ цѣнамъ скопившіеся у нихъ матеріалы.

Большая лѣсная площадь въ верховьяхъ Лянцзыхэ, притока рѣки Майхэ, протяженіемъ около 3000 квадратныхъ верстъ, южная часть которой у разъѣзда Яблоня тянется по обѣ стороны Китайской Восточной желѣзной дороги на 17 верстъ, почти отъ разъѣзда Козанцево до станціи Шитоухэцзы, а вглубь страны до 25 верстъ,— сосредоточилась въ рукахъ лѣсопромышленника Ковальскаго. На ней имѣются двѣ вѣтви желѣзной дороги, одна идетъ на югъ на 10 верстъ, а другая на сѣверъ — на 30 верстъ. Продолженіе этой послѣдней до берега Сунгари на 80 верстъ дало бы выходъ лѣса водою, минуя Китайскую Восточную желѣзную дорогу. Доставка кубическаго фута лѣсныхъ матеріаловъ до Николаевска обошлась бы въ 9 коп., тогда какъ по желѣзной дорогѣ до Владивостока стоимость провоза кубическаго фута обходится, будто бы, до 15 коп.

Лѣсопромышленностью заинтересовались также и иностранцы. Служащимъ фирмы Вассордъ и К⁰ Клейномъ обслѣдовались лѣса по рѣкѣ Таванхэ, длиною въ 410 верстъ. Среднее и верхнее теченіе этой рѣки богато лѣсомъ: бархатнымъ деревомъ, дубомъ, орѣхомъ и ясенемъ, и для сплава удобно.

Агѣевская лѣсная концессія со всѣми правами перешла въ руки англичанъ Дельнса и Смита. Ими же пріобрѣтена концессія Галисера, еще совершенно не тронутая вырубкой. Обѣ концессіи находятся въ районѣ станціи Шаньши и Хайлинъ и примыкаютъ къ концессіи Кильянскаго.

Для разработки лѣсныхъ богатствъ сѣверной Маньчжуріи въ Пекинѣ образована компанія Юй-хуа-линь-ѣ-гун-сы. Отъ нея товариществомъ братья Поповы и К⁰ пріобрѣтена лѣсная площадь по рѣкѣ Мацзяохэ, пространствомъ въ 2.400 квадратныхъ верстъ.

Главнымъ центромъ лѣсопромышленности южной Маньчжуріи являются концессіи по рѣкѣ Ялу. Въ сезонъ 1913 года цѣны на матеріалы были на 10—15% выше прежнихъ, благодаря тому, что промышленники болѣе сообразовались съ требованіями потребителей. Работы въ свою очередь удорожались поднятіемъ цѣнъ на припасы и появленіемъ чумы на рабочемъ скотѣ. Для облегченія сплава плотовъ были взорваны 483 скалы въ 128 разныхъ мѣстахъ, величиною отъ 36 до 720 квадратныхъ футовъ, благодаря чему очистилось 175 миль теченія рѣки Ялу. Для

удобствъ причала плотовъ и храненія лѣса въ Аньдунѣ средствами компаніи вырытъ каналъ, могущій вмѣстить до 100 плотовъ, что облегчитъ кредитованіе владѣльцевъ. Считается, что увеличеніе обычной длины лѣса съ 16 футовъ до 24 футовъ можетъ создать для ялускаго лѣса благопріятныя условія для конкуренціи на тяньцзинскомъ рынкѣ съ орегонской сосной.

Обширные лѣса существуютъ въ глубинѣ горъ въ 40 миляхъ отъ Мачуньданя, находящагося въ 20 миляхъ на юго-востокъ отъ фушунскихъ копей. Лѣсъ состоитъ изъ громадныхъ сосенъ, вязовъ и дуба и простирается на востокъ за Юнлинъ и Синъ-Цзинъ прямо къ берегу Ялу. Затрудненіе составляютъ отсутствіе сплавной рѣки и трудность путей сообщенія.

Импортъ въ Дальній лѣса моремъ сокращается. Въ Аньдунѣ устроены лѣсныя мельницы. Спросъ на матеріалы обезпеченъ. Между прочимъ Пекинъ-Мукденская желѣзная дорога нуждается въ 1.000.000 шпалъ, которыя китайская гильдія предполагала предложить по 2 іены за штуку.

Центромъ торговли съ Монголіей въ полосѣ отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги являются станціи Хайларъ и Маньчжурія. Въ послѣднемъ пунктѣ въ 1913 году была открыта ярмарка, успѣхъ которой, вслѣдствіе неорганизованнаго извѣщенія монголовъ и нѣкоторыхъ другихъ причинъ, былъ средній. Отсутствіе китай-

ской администраціи, по объясненію монголовъ, содѣйствовало болѣе свободному для нихъ передвиженію и частымъ посѣщеніямъ поселковъ Маньчжурія и Хайларъ, гдѣ они могли производить нужныя имъ покупки, не откладывая таковыхъ до Ганчжурской ярмарки.

Къ Хайлару тяготѣетъ обширный скотоводческій районъ Барга, съ населеніемъ до 32.000 человѣкъ. Несмотря на десятилѣтнее существованіе Китайской Восточной желѣзной дороги, китайскіе и иностранные товары ввозились исключительно съ юга изъ Пекина и Тяньзина по тракту Долоноръ-Ганчжуръ. За послѣдніе годы движеніе каравановъ по этому тракту почти совершенно прекратилось благодаря національному движенію въ Монголіи. Главный спросъ со стороны монголъ существуетъ на кирпичный чай, даленбу, чумизу и буду. Изъ русскихъ товаровъ спросъ былъ на цвѣтное солдатское сукно фабрикъ Злоказова, Асѣева и Кузнецова, тонкое цвѣтное сукно—братьевъ Носовыхъ, плисъ—Саввы Морозова, малескинъ—Викулы Морозова, бязь—Каретникова, сахаръ, свѣчи, эмалированную посуду, муку и пр. Предметы сбыта монголовъ—рогатый скотъ, лошади и бараны, шерсть не мытая шкуры и овчины, пушнина, рыба, лѣсъ, сѣно и пр.

Будущее, казалось бы, должно быть благопріятно Хайлару. Черезъ него идетъ естественный путь въ Монголію. Разстояніе до Урги—900 верстъ, противъ 1600 верстъ караваннаго пути до Калгана. Съ развитіемъ вывоза сырья

изъ Монголіи въ этомъ направленіи долженъ развиваться и ввозъ предметовъ обрабатывающей промышленности. Содѣйствіе къ развитію торговли этимъ путемъ могло бы оказать установленіе отъ фабричныхъ районовъ до станцій Маньчжурія, Хайларъ, Бухеду, Харбинъ и Куаньчендзы такихъ же пониженныхъ ставокъ вывозного тарифа, какія существуютъ до Верхнеудинска. Кромѣ того желательно объявленіе этихъ станцій завозными складами.

Для развитія экспорта скота со станціи Хайларъ считается полезнымъ соглашеніе Китайской Восточной желѣзной дороги съ амурскими пароходовладѣльцами по установленію прямого тарифа на скотъ, что дастъ грузы пароходамъ, взамѣнъ тѣхъ, которые будутъ отняты Амурской желѣзной дорогой. Развитію станціи Маньчжурія будетъ чрезвычайно содѣйствовать осуществленіе проекта желѣзной дороги вдоль Аргуни черезъ Нерчинскій заводъ до Срѣтенска. Весьма важно было бы устройство на этой станціи завозного склада.

Съ удаленіемъ китайскихъ властей, монгольская администрація въ изысканіи средствъ на покрытіе расходовъ пошла навстрѣчу русской предпріимчивости. Такъ были розданы рыболовные участки въ аренду по рѣкамъ Аршунѣ и Хайлару и озерамъ Далай-норъ и Буиръ. Дѣло, къ сожалѣнію, поставлено хищнически и грозитъ истощеніемъ рыбныхъ богатствъ. Вывозъ установился въ Россію и даже Германію черезъ балтійскіе порты. Ростъ рыбной промышленности

виденъ изъ слѣдующихъ цифръ экспорта рыбы со станцій Хайларъ, Чжалайноръ и Маньчжурія:

въ 1909 г.	вывезено		4.195	пудовъ
» 1910 »	»		15.270	»
» 1911 »	»		37.037	»
» 1912 »	»		38.139	»
» 1913 »	»		26.139	»
» 1914 »	»	(за январь и февраль)	114.028	»

Рыба отправляется только мороженная, ни засола, ни консервированія не производится.

Громадный районъ Барги отъ озера Далайноръ по рѣкѣ Аргуни, съ ея притоками съ правой стороны, до рѣки Быстрой переданъ для разработки золота и другихъ ископаемыхъ Верхнеамурской золотопромышленной компаніи.

Лѣсныя богатства Барги также разрабатываются русскими. Уголь имѣется невысокаго качества, и копи, разрабатывавшіяся ранѣе китайской администраціей сданы въ 1912 году итальянскому подданному. Находящіяся въ распоряженіи Китайской Восточной желѣзной дороги Чжалайнорскія копи сдаются въ аренду.

Съ того времени какъ китайскія власти оставили Баргу, за ними двинулось и китайское купечество, въ рукахъ котораго была вся торговля. Создалось такимъ образомъ чрезвычайно благопріятное положеніе для русскихъ торговцевъ въ Баргѣ и прилегающихъ хошунахъ Селингольскаго сейма и Цеценхановскаго аймака, но, за отсутствіемъ солидныхъ фирмъ и пониманія своей

пользы у мелкихъ торговцевъ, моментъ былъ упущенъ. Китайцы возвращаются на свои насиженныя мѣста. Этому способствовало то, что сами русскіе сбывали не отечественные, а китайскіе, японскіе и другіе иностранные товары.

О ростѣ годовыхъ оборотовъ китайскихъ складовъ можно судить изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Хайларъ.	Маньчжурія.
1910 г.	300.000 р.	320.000 р.
1911 »	300.000 »	400.000 »
1912 »	350.000 »	550.000 »
1913 »	600.000 »	900.000 »

О соотношеніи оборотовъ русскихъ и китайскихъ торговцевъ можно судить по переводамъ черезъ Русско-Азіатскій банкъ; такъ въ 1913 году русскіе перевели — 218.991 рубль, китайцы — 418.315 рублей.

Количество и характеръ грузовъ, ввезенныхъ въ Хайларъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, видны изъ слѣдующей таблицы.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		въ	пу	дахъ.	
Спиртъ	27.210	31.812	36.206	16.867	16.374
Спиртные напитки .	16.194	16.365	20.735	10.607	13.466
Желѣзо и чугунъ. .	2.530	3.564	5.051	2.049	3.459
Скобяной товаръ. .	2.660	7.476	6.264	4.119	7.129
Фарфоровая и фаянсовая посуда. . .	264	485	565	191	602
Керосинъ	3.031	8.345	5.761	5.704	4.528
Кожи выдѣланныя .	1.561	1.200	2.225	1.126	1.530
Табакъ и издѣлія. .	1.241	8.032	12.341	10.064	13.956
Чай байховый . . .	3.681	2.278	1.756	986	2.422

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		въ	пуда	хъ.	
Чай кирпичный. . .	—	1.665	977	1.521	18.498
Сахаръ	8.295	14.252	24.720	10.804	16.488
Мануфактура. . . .	8.071	10.012	10.342	3.526	11.456
Хлѣбные грузы. . .	—	—	—	—	—
Мука	190.933	247.571	252.533	177.381	211.799
Просо	112.313	79.575	116.025	89.710	161.540
Прочіе грузы. . . .	59.399	86.893	66.716	42.672	55.624
Остальные грузы. .	233.071	275.417	250.418	191.686	305.382
Всего	673.526	798.325	816.452	570.536	844.453

Ввозъ по желѣзной дорогѣ на ст. Маньчжурія представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		въ	пуда	хъ.	
Спиртъ	24.829	19.253	17.881	11.930	15.936
Спиртные напитки .	5.264	8.776	9.501	9.476	9.646
Желѣзо и чугунъ. .	2.392	3.460	3.485	11.881	11.285
Скобяной товаръ. .	2.659	5.387	5.813	8.658	12.244
Фарфоровая и фаянсовая посуда. . .	70	264	103	1.648	2.025
Керосинъ.	5.348	8.731	10.589	9.984	13.551
Кожи выдѣланныя .	1.508	2.845	2.554	4.536	2.988
Табакъ и издѣлія. .	450	1.069	4.927	8.893	11.840
Чай байховый . . .	22.051	15.343	34.755	28.082	8.079
» кирпичный. . .	6.444	4.315	2.834	50.682	143.141
Сахаръ	9.158	51.486	190.158	244.257	247.584
Мануфактура. . . .	11.315	8.777	5.714	10.517	27.953
Хлѣбные грузы:					
мука.	74.477	118.518	215.155	261.078	252.956
просо	27.044	3.089	25.199	28.826	96.747
прочіе товары . . .	184.028	20.609	318.306	390.208	529.231
Остальные грузы, кромѣ каменнаго угля.	90.993	368.892	80.570	891.053	1.108.887
Итого.	420.455	642.278	929.273	1.976.249	2.495.093

Станція Маньчжурія работаетъ преимущественно для внѣшней Монголіи. Большая часть сахара, поступающаго на станціи Маньчжурія и Хайларъ, переправляется въ Забайкалье. Ввозъ русскихъ товаровъ черезъ Хайларъ и станцію Маньчжурія достигаетъ 1.000.000 рублей. Спиртъ ввозится контрабандой въ Забайкальскую область. Главнымъ предметомъ спроса среди мануфактурныхъ товаровъ является даленба американская и, главнымъ образомъ, японская. Японскіе фабриканты завоевываютъ рынокъ, чему будетъ чрезвычайно способствовать пониженіе тарифа на ихъ мануфактуру, о чемъ они хлопочутъ передъ управленіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги. Тогда Барга и прилегающія къ ней части внутренней и внѣшней Монголіи будутъ по сбыту хлопчатобумажныхъ издѣлій всецѣло въ рукахъ японцевъ.

О вывозѣ скота и продуктовъ животноводства со станціи Маньчжурія и Хайларъ можно судить по слѣдующей таблицѣ.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
Станція Хайларъ.			головъ		
Рогатый скотъ . . .	756	346	1.973	8.844	3.146
Овцы	9.417	7.260	6.221	10.308	6.146
			въ пудахъ		
Сало и жиръ. . . .	4.764	5.188	5.420	3.232	2.837
Кожи и шкуры. . .	15.871	11.662	7.994	10.139	14.933
Мѣха	14.962	25.256	14.187	16.705	11.029
Мясо.	100.741	51.504	59.526	59.819	50.602
Шерсть	47.388	47.479	32.177	22.368	27.313
Остальные грузы. .	87.712	119.512	187.979	225.147	209.722
Итого.	271.438	260.601	307.382	337.410	316.442

	г	о л	о в	ъ.	
Станція Маньчжурія.					
Рогатый скотъ . . .	503	221	561	236	114
Овцы	5	—	—	123	—
	въ	пу	да	хъ.	
Сало и жиръ. . . .	1.475	1.057	1.295	1.642	1.856
Кожи и шкуры. . .	4.356	2.287	8.752	12.393	18.964
Мѣха	9.853	1.295	3.112	8.698	16.590
Мясо	13.776	12.892	20.342	53.999	39.652
Шерсть	8.059	5.910	1.163	3.327	14.268
Остальные грузы . .	83.881	107.959	475.847	486.540	454.846
Итого.	116.400	131.400	510.511	566.599	546.176

Въ виду высокаго тарифа Китайской Восточной желѣзной дороги, скотъ изъ Барги провозится по желѣзной дорогѣ только въ случаѣ крайней надобности. Обычно онъ гонится въ Забайкалье черезъ Рельджинскій и Зурукинскій караулы на Срѣтенскъ и по Шилкѣ на линію Амурской желѣзной дороги и въ Амурскую Область. За послѣдніе годы этимъ путемъ прошли слѣдующія количества:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		г о	л о	в ъ	
Зарукинскій караулъ:					
Крупный рогатый скотъ	3.150	2.945	18.304	25.290	26.258
Овцы	55.027	45.903	44.147	40.222	44.930
Рельджинскій караулъ:					
Крупный рогатый скотъ	854	2.277	794	3.412	2.682
Овцы	10.246	9.849	4.894	6.018	3.016

Итого:					
Крупный рогатый скотъ	4.004	5.222	19.098	28.702	28.940
Овцы	65.273	55.752	49.041	46.240	48.846

Кромѣ того, изъ Хайлара въ Благовѣщенскъ черезъ Бухэду-Мэргэнь и Цицикаръ-Мэргэнь прошло:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		головъ			
крупнаго рогатаго скота	2.950	3.500	3.600	1.250	3.880
овецъ	11.500	12.000	11.000	7.500	8.000
лошадей	520	400	850	7.200	540

Изъ всего этого количества Барга даетъ только 6.000 — 7.000 головъ крупнаго рогатаго скота и до 20.000 барановъ и лошадей, все остальное количество поступаетъ изъ внутренней Монголіи и Цеценхановскаго аймака. Съ 1911 года русскіе скупщики проникаютъ до Долонъ-нора и Калгана.

Шерсть отправляется изъ Барги въ Россію и Германію черезъ балтійскіе порты и въ Америку черезъ Владивостокъ, распредѣляясь слѣдующимъ образомъ.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
		въ пудахъ			
Въ Россію	24.218	26.342	9.276	6.216	
» Германію	18.341	5.282	12.421	12.364	
» Америку	4.829	15.855	10.080	7.115	
Итого	47.388	47.479	32.177	25.696	27.313

Уменьшеніе вывоза шерсти по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ объясняется уходомъ шерсти въ Тяньцзинъ. Этимъ же объясняется и

отсутствіе на рынкѣ такого значительнаго количества кожъ, шкуръ и овчинъ, какого можно было бы ожидать. Цѣнность экспорта изъ Барги скота, шерсти, кожъ и мѣховъ опредѣляется до 2.170.000 рублей.

Слѣдующимъ послѣ станцій Маньчжурія и Хайларъ пунктомъ по значенію для русской торговли является Цицикаръ. Роль его, однако, значительно меньшая. Будущее его зависитъ въ нѣкоторой степени отъ развитія торговли по тракту Цицикаръ-Мергень-Благовѣщенскъ, въ особенности отъ осуществленія проектируемой желѣзной дороги въ этомъ направленіи.

Общій оборотъ торговли увеличивается, достигнувъ въ 1913 году 9.000.000 милліоновъ рублей. Положеніе города благопріятное въ центрѣ бассейна судоходной рѣки Нонни на торговыхъ и скотопрогонныхъ трактахъ Цицикаръ-Айгунъ-Благовѣщенскъ, Цицикаръ - Далай - тинъ - Бодунэ, Цицикаръ-Таонань-фу, Цицикаръ-Хайларъ и Цицикаръ-Суйхуафу. До станціи Цицикаръ Китайской Восточной желѣзной дороги около 20 верстъ узкоколейной желѣзной дороги, построенной китайцами; городъ Цицикаръ является пунктомъ сосредоточенія излишка зерновыхъ продуктовъ и распредѣлителемъ ввозныхъ товаровъ почти для половины Хэйлунцзянской провинціи.

Изъ крупныхъ русскихъ фирмъ представительство имѣетъ только Чуринъ. Годовой оборотъ находящихся въ русскихъ рукахъ предпріятій

достигаетъ 114.000 рублей, китайцами же продается русскихъ товаровъ на 110.000 рублей. Главная причина такого малаго распространенія заключается въ отсутствіи на рынкѣ постояннаго запаса ихъ. Такъ могъ бы увеличиться ввозъ табачныхъ издѣлій, теряющихъ рынокъ, въ виду нерегулярнаго пополненія запасовъ и неудовлетворенія спроса. Между тѣмъ англо-американская компанія ввезла табачныхъ издѣлій на 320.000 рублей. Та же причина препятствуетъ распространенію, напримѣръ, земледѣльческихъ орудій. Кромѣ того, могъ бы усилиться сбытъ скобяныхъ издѣлій, готоваго платья, обуви, мануфактуры: малескиновъ черныхъ, кубовыхъ и темно-синихъ Морозова, Тверской мануфактуры и Коновалова, ситца, плиса, бумазеи, одѣялъ плюшевыхъ, парфюмеріи, посуды форфоровой, фаянсовой и эмалированной. Въ 1913 году въ Цицикарѣ появилась первая японская большая фирма Сань-цзинъ (Мицуй) и открыла торговлю бязью, дрелью, дабой, рисомъ въ зернѣ, спичками, сахаромъ леденцомъ, различными дешевыми, а слѣдовательно и самыми ходкими товарами. Кромѣ того работаетъ японская табачная компанія Дунь-янь-гун-сы. Мелкія японскія лавки торгуютъ лекарствами, папиросами, спичками и мелочами. Всего продается иностранными фирмами, кромѣ русскихъ, товаровъ на 401.000 рублей. Кромѣ того китайскія фирмы продаютъ иностранныхъ товаровъ на 1.226.960 рублей.

Развивается хлѣбная торговля Цицикара, оборотъ ея въ 1913 году былъ 3.752.000 рублей.

Обороты съ другими товарами китайскаго происхожденія выражаются слѣдующими цифрами:

пушной товаръ (оптовые покупатели русскіе)	33.000 р.
шелковыя издѣлія	1.043.430 »
мука и крупа, мѣстныя	123.000 »
готовое платье	120.000 »
золотыя и серебряныя издѣлія	123.603 »
лѣсные матеріалы	79.590 »
столярныя издѣлія	45.097 »
европейская мебель, китайская обстановка, гробы, арбы и пр.	17.060 »
рыба	80.000 »
дичь	6.700 »
соль	104.760 »
скотъ (20.100 головъ крупнаго рогатаго скота, 6.350 лошадей, 730 муловъ, 19.600 барановъ)	1.774.200 »
каменный уголь	43.100 »

Всего продано въ 1913 году продуктовъ китайскаго производства и скота на 3.639.850 рублей.

Такимъ образомъ общіе обороты торговли въ Цицикарѣ въ 1913 году представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Торговля иностранными товарами . . .	1.492.040 р.
» китайскими » . . .	3.673.850 »
» хлѣбная	3.752.100 »
Всего.	8.883.990 р.

Банкирскія предпріятія представлены банками: Гуанъ-синь-гун-сы и Гуань-инь-хао. Неумѣренный выпускъ этими банками бумажныхъ дяо способствовалъ чрезвычайному паденію курса ихъ, что не могло не отразиться крайне вредно на торговлѣ.

Изъ городовъ и пунктовъ, имѣющихъ второ-третье степенное значенiе въ торговой жизни сѣверной Маньчжурiи заслуживаютъ упоминанiя: гор. Айгунъ и Хэйхэфу (Сахалянь). Общiй оборотъ торговли увеличивается, экспортируются: скотъ, ситецъ, овощи, яйца, рыба и рыбные продукты. Во ввозѣ иностранныхъ товаровъ преобладаютъ бумажные мануфактурные товары, одежда и папиросы.

Затѣмъ идутъ слѣдующiе пункты.

Хайлунфу (Тункень) —важный центръ хлѣбной торговли.

Бай-цюань-сянь-центръ хлѣбороднаго округа, тяготѣетъ къ станцiи Маньгоу Китайской Восточной желѣзной дороги. Сюйхуафу (Бэйлинцзы) центръ хлѣбной торговли, тяготѣющiй къ станцiи Дуй-циньшань.

Хуланьфу, на лѣвомъ берегу Хуланьхэ, важный пунктъ по торговлѣ хлѣбными продуктами. Черезъ него пройдетъ проектируемая Ланьхайская желѣзная дорога.

Баянчжоу (Баянсусу въ 15 верстахъ отъ Сунгари) и Синьдянь—центры хлѣбной торговли.

Аньда-тинъ и станцiя Аньда Китайской Восточной желѣзной дороги—пункты по хлѣбной торговлѣ.

Станцiя Маньгоу Китайской Восточной желѣзной дороги, экспортный пунктъ хлѣбныхъ продуктовъ изъ мѣстностей, тяготѣющихъ къ городку Сяоченцзы.

Далайфу (тинъ), въ 5 верстахъ отъ берега рѣки Нонни, рѣчная таможня. Земли княжества Чжалайтъ колонизованы. Существуетъ вывозъ бобовъ.

Дуйциньшань, станція западной вѣтви Китайской Восточной желѣзной дороги. Значительный экспортъ бобовъ. Къ нему тяготѣютъ хлѣбные районы Хуланьсянь, Суйхуасянь, Хайлунсянь и отчасти Лань-си-сянь, Цинь-ганъ-сянь и Вай-цюань-сянь.

Саньсинъ, при впаденіи рѣки Муданьцзяна въ Сунгари, пристань, китайская таможня. Вывозъ птицы, ячменя, пшеницы и яицъ. Ввозъ предметовъ обрабатывающей промышленности,

Лахасусу—пристань на правомъ берегу Сунгари. Китайская таможня обѣщаетъ сдѣлаться значительнымъ экспортнымъ пунктомъ.

Бодунэ (Синьчэнъ)—административный пунктъ и торговый центръ, расположенный на берегу Сунгари. Торговля хлѣбными продуктами и лѣсомъ. Одна изъ главныхъ пристаней на Сунгари.

Станція Шуанчэнпу и городъ того же имени, значительный торговый центръ. Вывозъ бобовъ, пшеницы и ячменя.

Станціи Цайцзягоу, Саньчахэ и Таолайчжао, вывозъ зерновыхъ продуктовъ уѣзда Юй-шутинъ.

Станціи Лаошаогоу, Яомынь и Бухай обслуживаютъ уѣздъ Дэ-хуй-сянь; вывозъ бобовъ, пшеницы и гаоляна.

Хуньчунь. Положеніе этого порта въ устьяхъ рѣки Тумэнь благопріятно. Торговля развивается

*

благодаря пограничному положенію съ Россіей и Кореей. Главный ввозъ иностранныхъ товаровъ происходитъ изъ Россіи, но японскій импортъ растетъ очень быстро. Китайскихъ товаровъ, главнымъ образомъ, зерновыхъ продуктовъ, яицъ, птицы, дичи и овощей вывозится свыше, чѣмъ на 300.000 ланъ. Большая часть экспорта направляется въ Россію и Корею. Общее плохое состояніе денежнаго рынка отразилось и на торговлѣ въ Хуньчунѣ.

Лун-цзинь-цунь (Цзян-дао) быстро развивается. Округъ, главнымъ образомъ, земледѣльческій, что и отражается на вывозной торговлѣ. Импортъ происходитъ изъ Кореи.

Чанчунь является важнѣйшимъ торговымъ пунктомъ въ средней Маньчжуріи и продолжаетъ развиваться. Помимо своего прежняго значенія главнаго центра зерновой торговли, къ которому тяготѣютъ такіе отдаленные пункты, какъ Будунэ и многія станціи Китайской Восточной желѣзной дороги, казалось бы, естественно связанныя съ Харбиномъ, и распредѣлителя предметовъ ввозной торговли между окружающими его земледѣльческими округами, откуда поступаетъ взамѣнъ зерно, городъ Чанчунь и самая станція того же имени Южно-Маньчжурской желѣзной дороги сдѣлалась мѣстомъ передачи на Китайскую Восточную желѣзную дорогу для импорта въ сѣверную Маньчжурію очень значительнаго

количества товаровъ, поступающихъ въ конкурирующій съ Владивостокомъ Дальній. Усилился также ввозъ въ Харбинъ черезъ Куаньченцзы фушуньскаго угля и экспортъ мяса для Приморской области.

Обороты съ главнымъ экспортнымъ продуктомъ — бобами достигли за 1913 годъ 18.000.000 рублей.

Мяса, живого скота, кожъ, сала и щетины было отправлено на 1.350.000 рублей.

Лѣса для мѣстныхъ нуждъ и экспорта на станціи Южно-Маньчжурской желѣзной дороги было привезено въ равныхъ количествахъ съ восточной вѣтки Китайской Восточной желѣзной дороги и изъ Гирина, всего на сумму 600.000 рублей.

Мануфактурные товары поступаютъ на Чанчунь тремя путями: изъ Харбина, Инкоу и Дальняго. Русскаго товара было ввезено непосредственно фирмами: Альбертъ Гюбнеръ, Викула Морозовъ съ С-ми, Прохоровской Мануфактурой и Русскимъ экспортнымъ товариществомъ на 500.000 рублей. Куплено самими китайскими фирмами въ Харбинѣ, приблизительно, на 150.000 рублей, считая въ томъ числѣ мелкіе галантерейные товары. Изъ Инкоу доставлено свыше, чѣмъ на 2.000.000 рублей; часть этихъ товаровъ была англійскаго и шанхайскаго издѣлія (фирма Жардинъ Матисонъ и Брандъ), остальное количество составляютъ японскіе, главнымъ образомъ, бумажные товары. Обороты

японскихъ фирмъ, ввозящихъ черезъ Дальній—бумажныя матеріи, пряжу, бумагу и разные товары, достигали 2.200.000 рублей. Хлопка сырца для мѣстной пряжи было ввезено на сумму до 500.000 рублей, шелковыхъ товаровъ — на 300.000 рублей. Всего обороты въ этой отрасли торговли достигали такимъ образомъ — 5.650.000 рублей.

Большая часть продаваемаго въ Чанчунѣ сахара— гонконскаго производства и продается на 300.000 рублей фирмами Батерфильдъ и Жардинъ. Ввозъ русскаго и ашихэйскаго сахара незначителенъ.

Торговля керосиномъ вообще развивается, русскимъ—падаетъ, несмотря на его прекрасныя качества. Продается всего на 950.000 рублей компаніями Стандартъ Ойль, Азіатикъ и Восточно-Азіатскимъ Товариществомъ.

Табачныя издѣлія ввозились, главнымъ образомъ, англо-американской компаніей и японской табачной монополіей, всего на 750.000 рублей. Русскія папиросы нравятся населенію, но сбытомъ ихъ не занимается ни одна крупная фирма, продажа же производится въ мелкихъ китайскихъ лавочкахъ. Только недавно открылось отдѣленіе одной харбинской фирмы «Міръ», но ходъ дѣла еще не выяснился.

Мукою Куаньченцзы снабжался отчасти мѣстною, примитивнаго помола, мукою производства весьма нерегулярно работавшей русской мельницы на станціи Куаньченцзы, японскою мельницею въ

Чанчунѣ и, наконецъ, мукою русскихъ и китайскихъ харбинскихъ мельницъ, американскою и японской выработки въ Тѣлинѣ. Привозъ муки достигалъ, приблизительно, суммы 350.000 рублей. Въ виду недостаточнаго количества пшеницы въ южной Маньчжуріи, по открытіи мельницы въ Тѣлинѣ японскіе мукомолы вынуждены были везти зерно изъ сѣверной Маньчжуріи черезъ Куаньченцзы. При этомъ они не могли не обратить вниманія на недостаточное удовлетвореніе мѣстнаго рынка привозною мукою и разрѣшили этотъ вопросъ постройкою собственной мельницы. По ихъ примѣру приступила къ постройкѣ новѣйшей системы мельницы одна китайская фирма. Нельзя не сожалѣть, что единственное русское мукомольное предпріятіе въ Куаньченцзы влачитъ самое жалкое существованіе, за отсутствіемъ оборотнаго капитала.

Изъ приведенныхъ выше цифръ усматривается, что обороты города Куаньченцзы по главнымъ отраслямъ торговли достигаютъ 37.650.000 рублей, не включая въ это число массы товаровъ, лишь проходящихъ черезъ станціи Чанчунь—Куаньченцзы, направляясь въ южную или сѣверную Маньчжурію по Южно-Маньчжурской или Китайской Восточной желѣзнымъ дорогамъ.

Кромѣ того для мѣстныхъ нуждъ ввозится значительное количество, такъ называемыхъ, разныхъ товаровъ для китайскаго населенія, угля фушунскаго и китайской компаніи въ Хуа-си-

линѣ, птицы, яицъ, рыбы, овощей и фруктовъ, гиринскаго табака, соли и проч. Большіе размѣры приняла запрещенная тайная торговля опіумомъ, стоимость котораго, проходящаго большею частью на югъ, въ Мукденъ и другіе города, достигаетъ до 1.500.000 рублей въ годъ. Такимъ образомъ общая цифра всего оборота, не считая транзитныхъ грузовъ, превыситъ въ Куаньченцзы 42.000.000 рублей. Для обслуживанія торговли въ Куаньченцзы имѣются банки: Русско-Азіатскій, Гонконъ-Шанхайскій, Іокохама Специ банкъ, Корейскій, Сѣверно-Маньчжурскій, Чжунго-инь-ханъ и Цзяо-тун-инь-ханъ. Кромѣ того банкирскія операціи совершаютъ почти всѣ крупныя китайскія фирмы.

Мѣстная промышленность не можетъ похвастаться своимъ развитіемъ. Кромѣ растущаго мукомольнаго дѣла единственнымъ учрежденіемъ является японская спичечная фабрика, дающая работу окрестнымъ деревнямъ приготовленіемъ коробокъ. Мѣстное значеніе имѣютъ пряжа холста, окраска его индиго и выдѣлка набойки, кустарное производство жестяной посуды и подсвѣчниковъ, мѣдныхъ чайниковъ-самоваровъ, войлоковъ, гробовъ, приготовленіе пеньковыхъ веревокъ, бобоваго масла и жмыховъ, ханшина, кожаной обуви, ковриковъ изъ собачьихъ шкуръ и проч.

Въ городѣ много аптекъ и магазиновъ, торгующихъ патентованными средствами, преимущественно японскаго, отчасти англійскаго и амери-

канскаго происхожденія. Проѣздъ массы лицъ съ товаромъ всякаго рода и его покупками породилъ потребность въ большомъ количествѣ гостинницъ, постоялыхъ дворовъ и харчевенъ.

Куаньченцзская биржа, въ виду размѣра совершающихся на ней сдѣлокъ, имѣетъ большое вліяніе на курсы мѣстныхъ банкнотъ и серебра для всей провинціи. Паденіе стоимости денежной единицы—дяо очень неблагопріятно отразилось на ходѣ торговли. Съ 2—2½ дяо за рубль въ 1902—3 году и 3—4½ дяо въ 1908—9 году курсъ упалъ до 6,63 дяо на 1 января 1913 года, 11.64 дяо на 28 сентября 1913 года и 23,02 дяо на 21 мая 1914 года. Такая громадная разница, конечно, нарушила всякіе коммерческіе разсчеты.

Благодаря своему нахожденію на скрещеніи трехъ желѣзныхъ дорогъ и своему центральному положенію, городъ Куаньченцзы-Чанчунь имѣетъ передъ собою обезпеченное развитіе и большую будущность. Для пользы русской торговли нужно желать лишь бо̀льшаго участія крупныхъ русскихъ фирмъ въ мѣстной торговлѣ. Это пожеланіе, впрочемъ, можетъ относиться ко всей Маньчжуріи.

Городъ Гиринъ лежитъ на судоходной рѣкѣ Сунгари, связанъ желѣзной дорогой съ Чанчунемъ и имѣетъ за собою мѣстности, зависящія отъ него въ отношеніи снабженія ихъ иностранными товарами, съ которыми онъ свя-

занъ грунтовыми путями. Все это способствуетъ тому, чтобы онъ сдѣлался центромъ довольно значительной торговли. Участіе въ послѣдней со стороны русскихъ подданныхъ ничтожно, несмотря на, казалось бы, благопріятныя условіи. Напримѣръ, русской мануфактуры производства фирмъ Викула Морозова, Эмиль Цинделя, Альбертъ Гюбнера и Пинеса въ 1913 году было продано всего на 72.000 рублей. На рынкѣ преобладаютъ дешевыя японскія бумажныя матеріи, холстъ, дрель, намбукъ, шелкъ, китайскія шелковыя матеріи-нин-чоу, чесуча, бархатъ, плисъ и другіе. На незначительную сумму ввозятся русскіе: сахаръ, парфюмерія, табакъ, керосинъ, спички, вино, пиво и мука. Гораздо большее распространеніе имѣютъ табачныя издѣлія англо-американской компаніи, керосинъ Стандартъ Ойль и японскія спички. Изъ другихъ ввозныхъ товаровъ заслуживаютъ вниманія вата, рыба, морская капуста и другіе продукты, иностранный сахаръ (5.000 мѣшковъ), свѣчи (100.000 фунтовъ), спички (100.000 ящиковъ), чай (90.000 цзинъ), ханшинъ (10.000.000 цзинъ), пиво (100.000 бутылокъ), фрукты, иностранныя краски (50.000 банокъ), китайскія краски (100.000 цзинъ), кунжутное масло (100.000 цзинъ), каменный уголь (5.000.000 цзинъ) и соль (3.000.000 цзинъ). Общій итогъ торговли русскими товарами достигаетъ 177.500 рублей.

Главными предметами вывоза являются слѣдующіе товары: жэньшэнь, табакъ (500.000 кипъ),

лекарственныя растенія, мѣха (соболя, барса, бѣлки, рыси, хорька, зайца и собаки), кожи (козловыя, коровьи и лошадиныя), зерновые продукты (бобы, гаолянъ, пшеница, пшено и другіе), ханшинъ, древесный уголь.

Русскіе заинтересованы только въ вывозѣ мѣховъ. Оборотъ мѣховыхъ магазиновъ достигаетъ 200.000 рублей въ годъ.

Для снабженія мукою въ Гиринѣ выстроена новая китайская мельница съ выработкою 2.500 пудовъ муки въ сутки. Принадлежитъ эта мельница компаніи Юй-шунь-гун-сы, которая имѣетъ другую мельницу въ Нингутѣ.

Кромѣ проникновенія японскихъ товаровъ на мѣстный рынокъ путемъ ввоза ихъ китайскими фирмами, существуетъ импортъ этихъ товаровъ и самими японцами. Этимъ заняты фирма Мицуй, табачная монополія и коммерческое агентство Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Послѣднее занято и экспортомъ лѣса.

Городъ Мукденъ находится на скрещеніи четырехъ желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ его съ собственнымъ Китаемъ, Кореей, съ Дальнимъ и Харбиномъ черезъ Куаньченцзы. Болѣе того онъ является центромъ богатой, густо заселенной страны и важнѣйшимъ административнымъ пунктомъ Маньчжуріи. Этимъ ему обезпечено будущее развитіе, но и настоящее состояніе торговли удовлетворительно, несмотря на внѣшнія

неблагопріятныя условія, въ видѣ политической неурядицы и нарушенія правильнаго денежнаго обращенія.

Ростъ ввоза иностранныхъ товаровъ виденъ изъ слѣдующей справки о количествѣ проданныхъ китайскими фирмами иностранныхъ товаровъ:

	1912 г.	1913 г.
	въ рубляхъ.	
американскихъ	2.627.075	2.379.154
англійскихъ	2.222.684	2.575.623
японскихъ	1.729.022	1.795.182
германскихъ	708.469	909.270
французскихъ	303.939	345.835
русскихъ	174.437	191.153
Итого . .	7.765.626	8.196.217

Въ эти цифры не вошли обороты съ товарами, ввезенными непосредственно иностранными фирмами, главнымъ образомъ, японскими. Первое мѣсто занимаетъ торговля мануфактурными товарами.

Американскими фирмами ввозились, главнымъ образомъ, слѣдующіе товары: шертингъ суровый, бумазея, дриллингъ гладкій, коленкоръ, нитки швейныя, плюшъ, свѣчи стеариновыя, керосинъ, мыло, полотенца, фуфайки, чулки. Главные англійскіе товары: папиросы, свѣчи стеариновыя, керосинъ, сапожный товаръ, мѣшки, сукно, сатинъ, дриллингъ, намбукъ, батистъ, трико, стекло. Главные японскіе товары: спички, папиросы, сахаръ, бумага, посуда фарфоровая, лекарства, кан-

целярскія принадлежности, холстъ, бумазея, пряжа, шертингъ, дриллингъ, полотенца, гетры тесменныя, фуфайки и др. Главные германскіе товары: свѣчи стеариновыя, сукно, атласъ бумажный, сатинъ, ластикъ, сапожный товаръ, пиво, минеральныя воды, чулки, фуфайки, кальсоны вязанные, шляпы и шапки. Главные французскіе товары: сукно, атласъ, батистъ, парфюмерія. Піонеромъ въ распространеніи русскаго товара непосредственно самимъ производителемъ его явилась фирма Э. Циндель. Ранѣе существовало отдѣленіе фирмы Чуринъ, торгующей разными товарами, также находившееся въ вѣдѣніи представителя. Кромѣ этихъ двухъ фирмъ черезъ китайскихъ коммиссіонеровъ работаютъ Т-во Викула Морозовъ, Альбертъ Гюбнеръ и Русское экспортное товарищество. Товары русскіе, несомнѣнно, пріобрѣтаютъ прочный спросъ. Обороты русской торговли въ Мукденѣ были слѣдующіе:

	1912 г.	1913 г.
	въ рубляхъ.	
мануфактура разная . .	131.892	438.247,50
парфюмерн. товаръ . . .	8.454,89	21.792,58
бакалея	13.401,01	15.678,69
скобяной товаръ	6.363,90	14.173,40
сапожный товаръ	7.400,39	4.970,15
посуда фарфоровая разн.	20.328,33	—
галантерейный товаръ . .	—	1.925,54
краски разныя	—	1.383,82
Итого .	190.890,52	498.171,68

Изъ мануфактурныхъ товаровъ пользуются наибольшимъ спросомъ: ситцы, ланкорды, намбуки, молескины, сукно вигоневое, плисъ, матласе, сицильенъ, трико и діагональ.

Для развитія русской торговли необходимо участіе въ ней крупныхъ фирмъ, изученіе рынка ихъ русскими представителями, а не отдача на комиссію китайцамъ. Много содѣйствовало бы облегченію организаціи и веденія торговыхъ операцій русскими фирмами присутствіе въ Мукденѣ русскаго банка. Въ виду отсутствія интереса къ Маньчжуріи со стороны Русско-Азіатскаго Банка, было бы своевременно выяснить вопросъ о возможности дѣятельности или организаціи какого-либо другого русскаго банкирскаго учрежденія.

1913 годъ не былъ благопріятенъ для торговли въ южной Маньчжуріи благодаря колебаніямъ курса серебра и паденію мѣстныхъ денежныхъ единицъ.

Количество коленкора, миткаля, ввозимаго въ Маньчжурію, ежегодно достигаетъ 10.000 кипъ по 30 кусковъ небѣленаго и 5.000 кипъ по 50 кусковъ бѣленаго, стоимостью соотвѣтственно въ 1.800.000 и 1.700.000 іенъ, при расцѣнкѣ по 6 и 6,80 іенъ за кусокъ. Въ Маньчжуріи продается коленкора на 3.500.000 іенъ. Большая часть небѣленаго коленкора ввозится Англіей и Америкой черезъ Инкоу. Японцы мало принимали участія въ этомъ импортѣ до 1911 года, когда былъ измѣненъ тарифъ, который способствовалъ организаціи фабрикъ для выдѣлки болѣе тонкихъ

продуктовъ, какъ коленкоръ. Съ пріобрѣтеніемъ опыта и ростомъ производства весь домашній спросъ на этотъ продуктъ, удовлетворявшійся Англіей и Америкой въ количествѣ 18.000 кипъ въ годъ, былъ покрытъ дома, и остался еще избытокъ для экспорта, который направился въ Маньчжурію. Этому способствовали: уменьшеніе до $^2/_3$ тарифа на китайской границѣ съ Кореей и въ особенности пониженныя желѣзнодорожныя ставки для грузовъ прямого сообщенія изъ Японіи въ Маньчжурію.

Обороты главнаго порта въ южной Маньчжуріи Дальняго продолжали развиваться и въ 1913 году. Ввозъ равнялся 520.139 тоннамъ и, по сравненію съ предъидущими годами, увеличеніе было значительно, какъ то усматривается изъ слѣдующей таблицы.

1912 г.	463.830	тоннъ
1911 г.	415.678	»
1910 г.	368.670	»
1909 г.	249.927	»
1908 г.	336.927	»

Изъ общей суммы ввоза 300.871 тонна были доставлены изъ Японіи, 14.115—изъ Кореи, 112.900 изъ Китая, 1.078—изъ южныхъ морей, 54.875—изъ Европы и 36.350 тоннъ—изъ Америки. Главными предметами ввоза были: цементъ и известь—18.636 тоннъ, бумажные шитинги—21.776 тоннъ, мѣшки—12.054 тонны, лѣсъ—49.222 тонны, посуда—26.645 тоннъ, мука—

20.593 тонны, керосинъ—21.606 тоннъ, бобы—17.073 тонны, пустыя банки для масла—23.655 тоннъ.

Импортъ главныхъ продуктовъ въ 1908—1913 годы выражался слѣдующими цифрами:

Годы.	Всего.	Лѣсъ.	Мука.	Бумажные товары.
	Въ тоннахъ.			
1908 . . .	336.927	74.441	7.833	6.732
1909 . . .	249.627	39.968	9.161	10.297
1910 . . .	368.670	58.095	5.828	12.602
1911 . . .	415.678	47.310	12.592	19.668
1912 . . .	463.830	38.213	45.539	33.520
1913 . . .	520.139	49.222	41.015	31.627

Кромѣ лѣса, бумажныхъ товаровъ и муки ввезено цемента 19.570 тоннъ и извести—18.636 тоннъ, мѣшковъ чжутовыхъ—12.054 тонны, желѣзныхъ издѣлій—26.645 тоннъ, керосина—21.606 тоннъ, бобовъ—17.073 тонны и пустыхъ жестяныхъ банокъ—23.655 тоннъ.

Главные пункты импорта были слѣдующіе.

Годы:	Японія.	Корея.	Китай.	Европа съ Америкой.
	Въ тоннахъ.			
1908 . . .	214.551	15.584	14.442	92.350
1909 . . .	178.374	13.571	45.444	12.238
1910 . . .	249.453	19.116	55.386	44.715
1911 . . .	294.782	19.012	64.024	37.860
1912 . . .	268.334	18.061	94.375	83.060
1913 . . .	300.871	14.115	112.900	91.175

Экспортъ изъ Дальняго представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Годы:	Всего.	Бобы.	Бобовые жмыхи.	Бобовое масло.
		В ъ т о н н а х ъ.		
1908 . . .	440.839	182.629	204.627	3.453
1909 . . .	1.021.219	484.142	309.101	13.861
1910 . . .	922.415	352.620	520.064	23.471
1911 . . .	992.083	272.457	446.001	45.418
1912 . . .	1.093.490	184.401	469.089	49.121
1913 . . .	1.585.846	154.579	555.428	52.349

Главныя мѣста назначенія были слѣдующія.

Годы:	Японія.	Корея.	Китай.	Европа.
		В ъ т о н н а х ъ.		
1908 . . .	295.601	798	132.872	11.563
1909 . .	496.818	42.101	184.884	284.293
1910 . . .	365.583	53.506	280.916	215.654
1911 . .	629.637	16.686	272.896	66.401
1912 . . .	651.171	58.698	290.091	39.669
1913 . . .	884.545	62.567	316.465	42.690

Цифры эти приводятъ къ очень интересному выводу, а именно—что торговля черезъ Дальній, собственно, какъ по экспорту, такъ и по импорту развивается по отношенію къ Китаю и Японіи и черезъ нихъ.

Роль, которую Маньчжурія играетъ въ торговлѣ Японіи съ Китаемъ, видна изъ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ.

Вывезено:	1913 г.	1912 г.
	в ъ і е н а х ъ.	
въ Маньчжурію . . .	8.981.899	7.541.314
» сѣверный Китай . . .	43.084.856	31.198.402
» центральн. Китай . .	85.566.741	63.014.426
» южный Китай	1.516.161	717.862
Итого . .	139.149.657	102.472.004

Ввезено:	1913 г.	1912 г.
	Въ іенахъ.	
въ Маньчжурію	7.388.852	7.009.610
» сѣверный Китай . . .	10.712.416	9.042.906
» центральный Китай . .	28.870.529	27.514.721
» южный Китай	2.845.490	2.971.757
Итого. .	49.817.287	46.538.994

По доходамъ китайскихъ портовъ Дальній занимаетъ 7-ое мѣсто, какъ это усматривается изъ приводимой ниже таблицы.

	1913 г.	1912 г.
	Въ ланахъ.	
Шанхай. . . .	14.775.432	11.812.062
Тяньцзинъ . .	4.391.318	3.127.827
Ханькоу . . .	3.608.621	3.368.589
Кантонъ . . .	3.346.707	3.076.906
Сватоу	2.031.655	1.616.331
Цзяо-чжоу . .	1.999.889	1.670.029
Дальній. . .	1.762.905	1.407.027

Въ 1911 году Дальній занималъ 6-ое мѣсто, доходы его были 1.359.557 ланъ, а Цинтао (Цзяо-чжоу)—1.251.002 ланъ, доходы Инкоу были въ 1913 году 899.466 ланъ.

Главные иностранные грузы поступаютъ въ Дальній изъ Осаки, Кобе и Шанхая.

Годы:	Осака.	Кобе.	Шанхай.
	Въ тоннахъ.		
1909 . . .	24.686	18.224	17.142
1910 . . .	34.049	20.406	22.062
1911 . . .	43.360	31.562	26.524
1812 . . .	40.694	43.718	38.954
1913 . . .	49.847	41.758	50.377

Распредѣленіе товаровъ по отдѣльнымъ портамъ съ января по августъ 1913 года видно изъ слѣдующей таблицы.

	Осака.	Кобе.	Шанхай.
	Въ тоннахъ.		
бумажный шитингъ.	1.914	2.446	2.011
съѣстные припасы .	6.465	1.504	3.000
желѣзный и мѣдный товаръ	2.875	2.503	1.021
спички.	2.576	2.026	—
бумажная пряжа, нитки	7.647	2.681	—
напитки, ликеры . .	1.599	—	1.203
бумага.	2.034	—	1.401
лѣсъ	1.516	2.018	—
ткани	1.485	—	1.252
пиво	1.311	—	—
стеклянная посуда	1.172	—	—
домашняя обстановка	1.086	—	—
цементъ и известь .	1.056	—	—
мука.	—	14.887	11.456
пустыя банки . . .	—	—	—
масла	—	4.572	7.382
табакъ	1.309	1.309	4.485
мѣшки	—	—	2.714
рисъ	—	—	2.974
керосинъ	—	—	2.006
прочіе.	17.111	10.809	9.971
Итого . .	49.847	41.758	50.377

Въ общемъ спискѣ импортныхъ товаровъ, кромѣ перечисленныхъ, заслуживаютъ упоминанія бобы (изъ Владивостока), жмыхи (изъ Биц-

зыво), бобовое масло, желѣзнодорожные матеріалы, шпалы, кирпичъ и черепица, машины, экипажи, сахаръ, соя и мизо, чай, сырой хлопокъ, фарфоръ, татами (циновки), дрова и уголь, медикаменты, свѣчи, кожи и шкуры.

Въ теченіе 1909 года изъ Дальняго было вывезено въ Европу 284.293 тонны товаровъ. Большая часть ихъ состояла изъ бобовъ. Въ слѣдующій годъ тоннажъ упалъ до 215.654 тоннъ, въ 1911 году—до 66.401 тонны и въ 1912 году—до 39.669 тоннъ. Однако, дѣйствительная стоимость экспорта не можетъ измѣряться цифрами тоннажа, такъ какъ бобы были замѣнены болѣе цѣннымъ масломъ. Въ теченіе 1913 года въ Европу было вывезено 42.690 тоннъ, въ томъ числѣ:

бобоваго масла	21.371	тоннъ
угля	6.100	»
бобовъ	2.162	»
кунжута	11.219	»

100 цзинъ бобовъ даетъ обыкновенно 9,4 цзина бобоваго масла, слѣдовательно вывезенное масло по количеству соотвѣтствуетъ 227.351 тоннѣ бобовъ, давшимъ кромѣ того 20.516 тоннъ жмыховъ, на которые есть спросъ въ Японіи.

О развитіи выдѣлки бобоваго масла въ Дальнемъ можно судить по тому, что тамъ существуютъ 48 мельницъ, которыя могутъ довести выработку до 70.000 круговъ жмыховъ въ день

Главными предметами вывоза, достигшаго въ 1913 году 1.585.846 тоннъ, были бобы—154.579

тоннъ, разное другое зерно—146.498 тоннъ, бобовые жмыхи—555.428 тоннъ, бобовое масло—52.349 тоннъ, фушунскій уголь—578.827 тоннъ и разные грузы—98.165 тоннъ.

Задачей квантунскаго управленія является развить мѣстную промышленность, чтобы покрыть доходами отъ нея всѣ производимые расходы. Вся площадь арендованной территоріи состоитъ изъ 1.361 квадратной мили, съ населеніемъ въ 500.000 человѣкъ. Главнымъ ресурсомъ признается соляное дѣло. Небольшое количество дождя, за исключеніемъ дождливаго періода, и хорошая погода, съ сухимъ сѣверо-западнымъ вѣтромъ со стороны Монголіи, усиливаютъ процессъ испаренія. Берега также удобны для устройства «соленыхъ садовъ». Все это дѣлаетъ арендованную территорію прекраснымъ мѣстомъ для выработки соли. Въ настоящее время общее количество ея достигаетъ 250.000 коку (около 5.000.000 пудовъ) или 150.000.000 цзинъ соли въ годъ. Число предпринимателей велико, и есть надежда, что ежегодная выработка будетъ въ недалекомъ будущемъ доведена до 1.000.000 коку или 600.000.000 цзиновъ; Квантунское управленіе уже теперь подготовляетъ рынки для будущаго распространенія соли.

Слѣдующимъ, обѣщающимъ успѣхъ, дѣломъ являются посѣвы риса. Въ настоящее время уже производятся опыты на 900.000 цубо, всего же пригодныхъ для посѣвовъ въ южной Маньчжуріи земель насчитывается до 30.000.000 цубо, которыя могутъ дать 150.000 коку риса.

Третье мѣсто занимаетъ лѣсоводство. Лѣса въ южной Маньчжуріи мало, и населеніе привыкло пользоваться для топлива гаоляновой соломой и корнями. Засаживая лѣсомъ холмы, японское правительство надѣется со временемъ снабжать населеніе нужнымъ ему топливомъ съ тѣмъ, чтобы посѣвы гаоляна были замѣнены болѣе цѣнными продуктами, какъ ячмень, пшеница и рисъ. Это обогатитъ страну, улучшитъ климатъ, предупредитъ размывы и сдѣлаетъ красивѣе мѣстность. Пространство, пригодное для лѣса, опредѣляется на Квантунской территоріи въ 300.000.000 цубо. Программа опредѣлена на 20 лѣтъ, образуются 30 питомниковъ, изъ которыхъ 12 уже открыты для культуры сосенъ, которыя считаются наиболѣе подходящими для почвы и климата страны.

Капиталъ, помѣщенный частными лицами въ различныя предпріятія въ Дальнемъ, опредѣляется въ 4.714.300 золотыхъ іенъ и 64.000 серебряныхъ іенъ, затраченныхъ японцами, и 1.142.700 серебряныхъ іенъ, вложенныхъ китайцами, не считая 10.000.000 іенъ стоимости собственности Кавасаки Докъярдъ К-о.

Главными предпріятіями являются бобовыя мельницы (стоимостью около 4.500.000 іенъ, 6 японскихъ мельницъ стоятъ около 3.350.000 іенъ), цементный заводъ (японскій 1.000.000 іенъ), кирпичные заводы (13 японскихъ 354.000 іенъ, 7 китайскихъ 6.300 іенъ), далѣе идутъ заводы для очистки риса, желѣзоплавильныя (8), мыловаренные заводы (3), для выдѣлки сои и мизо (3), уксуса (1), газиро-

ванныхъ водъ, льда, костяной муки, бумаги, очищеннаго масла, «Солита» и лѣсопильный.

До настоящаго времени весь Дальній являлся свободнымъ портомъ. Теперь возникъ вопросъ объ установленіи для безпошлиннаго ввоза извѣстной территоріи, обнимающей пристани съ пакгаузами. Впрочемъ, на сколько можно судить, интересамъ японскихъ дѣльцовъ ничто не угрожаетъ. Если даже ими будутъ уплачиваться пошлины при вывозѣ товаровъ изъ свободной зоны въ городъ, то таможня, особо предупредительная, готова зачесть ихъ или возвратить, выдавъ въ первомъ случаѣ свидѣтельство для свободнаго ввоза въ портъ назначенія. Что же касается до контрабанднаго ввоза изъ Квантунской территоріи въ Маньчжурію, то таковой находится въ рукахъ китайцевъ, и ограниченіе его не представляетъ интереса для японцевъ. Напримѣръ, 515 тоннъ бумажныхъ матерій провозится въ Пуланьдянь и затѣмъ контрабандой проходятъ черезъ границу арендованной территоріи въ Маньчжурію. Рисъ, мука, строительные матеріалы для публичныхъ учрежденій, машины и приспособленія для промышленныхъ учрежденій останутся свободными отъ пошлинъ. Въ вознагражденіе за согласіе на установленіе границы свободной зоны Квантунское Управленіе будетъ получать свою долю пошлинъ, которыя пойдутъ на мѣстныя нужды.

Успѣхъ портовой администраціи въ Дальнемъ въ возможномъ использованіи рабочей способ-

ности набережныхъ порта видѣнъ изъ слѣдующей таблицы.

Годы:	Грузовыя операціи.	Грузо-способность набережной на 1 футъ.
	Въ тоннахъ.	
1908	777.766	140
1909	1.323.030	238
1910	1.350.873	245
1911	1.463.037	248
1912	1.672.007	283

Общая длина набережной увеличена съ 5.556 футовъ въ 1908 году до 5.906 футовъ въ концѣ 1912 года.

Дѣятельность промышленныхъ предпріятій въ Дальнемъ отражается въ суммѣ налоговъ съ нихъ, собираемыхъ администраціей, въ слѣдующихъ размѣрахъ:

1906 годъ	44.777	іенъ.
1907 »	101.834	»
1908 »	123.919	»
1909 »	165.566	»
1910 »	152.849	»
1911 »	147.128	»
1912 »	105.565	» (до окон-

чанія отчетнаго года ожидалось поступленій еще до 24.000 іенъ).

Неизмѣнный ростъ даетъ только банковская дѣятельность.

Количество японскаго населенія, какъ на Квантунской территоріи, такъ и въ полосѣ отчужденія Южно-Маньчжурской желѣзной дороги уве-

личивается, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы.

	1911 г.	1913 г.
Портъ-Артуръ	8.641 чел.	9.478 чел.
Дальній	27.461 »	36.497 »
Цзинь-чжоу	1.004 »	1.379 »
Итого на Квантунской территоріи	37.006 чел.	47.354 чел.
Инкоу	235 чел.	207 чел.
Вафандянь	1.485 »	1.753 »
Дашицяо	1.618 »	1.878 »
Ляоянъ	2.655 »	3.391 »
Мукденъ	2.722 »	4.041 »
Тѣлинъ	1.608 »	2.604 »
Гунчжулинъ	2.011 »	2.521 »
Чанчунь	2.542 »	3.266 »
Фушунь	3.583 »	5.381 »
Бэньсиху	3.077 »	2.647 »
Цигуаньшань	2.672 »	1.090 »
Аньдунь	1.138 »	1.061 »
Итого въ полосѣ отчужденія Ю. М. ж. д. . . .	21.546 чел.	29.840 чел.

Внѣ полосы отчужденія проживаютъ японцы въ слѣдующемъ числѣ, распредѣленномъ по консульскимъ округамъ:

	Семей.	Населенія.
Мукденъ . . .	598	2.152
Тѣлинъ	543	1.702
Аньдунъ	193	5.746
Синьминьфу . .	28	117
Итого	2.944	10.318
Всего	61.491	87.512

Къ 1913 году въ южной Маньчжуріи существовали слѣдующія главныя японскія предпріятія:

Названіе.	Годъ основанія.	Капиталъ, іенъ.	Родъ дѣятельности.
Чжэн-лунъ банкъ. .	1908	1.000.000	Банкъ.
Компанія Бэньсихуских копей и заводовъ	1910	4.000.000	Желѣзныя копи и заводъ.
Табачная фабрика Санлинъ.	—	20.000	Торговля папиросами.
Трамвайная Компанія «Шэнъянъ . .	1908	100.000	Трамвай въ Дальнемъ.
Чанчуньская спичечная фабрика .	1907	300.000	Выдѣлка и продажа спичекъ.
Ялуская лѣсная компанія	1908	—	Лѣсныя заготовки.
Синтай и К⁰	1909	150.000	Бобовая мельница и коммиссіонная продажа кит. и японскихъ товаровъ.
Компанія легкой желѣзной дороги Тѣлинъ-Мафынкоу .	1910	—	—
Угольныя копи Илу.	1909	—	—
Чантуская трамвайная и торговая компанія.	1906	300.000	Трамвай, коммиссіонная продажа угля, мануфактуры и разныхъ товаровъ.

Названіе.	Годъ основанія.	Капиталъ, іенъ.	Родъ дѣятельности.
Инкоуская водопроводная и электрическая компанія	1906	2.000.000	Вода, электричество, транспортныя операціи.
Бобовая мельница Саньтай	1907	500.000	Бобовая мельница, торговля зерновыми продуктами.

Этотъ списокъ далеко не полонъ, въ немъ отсутствуютъ работающіе въ Маньчжуріи банки: Іокохама Спеси, Корейскій, Сѣверо-Маньчжурскій, Ляоянскій, Южно-Маньчжурскій, Сейрю-Гинко, угольныя копи въ Тунцзя-коу, Фушунскія копи, не упоминаются такія фирмы какъ Мицуй, Окура и др., Тѣлинское мукомольное общество, Восточно-Азіатское табачное общество, желѣзодѣлательный заводъ въ Хонеко (близъ Мукдена) и др.

Къ 1914 году японскія предпріятія въ Маньчжуріи оцѣнивались слѣдующимъ образомъ.

Желѣзныя дороги	72.173.035	долларовъ.
Электрическія предпріятія	4.747.834	»
Портовыя сооруженія	10.976.388	»
Гостинницы	1.618.637	»
Недвижимое имущество	4.023.367	»
Угольныя копи	12.254.065	»
Пароходныя предпріятія	4.899.418	»
Газовые заводы	1.297.501	»
Фабрики и заводы	6.965.664	»
Зданія	10.555.529	»
Земельныя предпріятія	9.777.043	»
Итого	139.288.481	долларъ.

Японская предпріимчивость распространяется и на сѣверную Маньчжурію. Въ хлѣбной торговлѣ японцы уже играютъ первенствующую роль. Продажа угля достигла громадныхъ размѣровъ. Покупка мукомольной мельницы должна служить лишь началомъ дѣятельности японцевъ въ этой отрасли, развитіе которой можетъ принять конкурирующій характеръ по отношенію къ существующимъ мельницамъ. Слѣдующимъ шагомъ будетъ широкая постановка выдѣлки бобоваго масла и жмыховъ. Этому способствуетъ энергія, довольство на первыхъ порахъ небольшимъ процентомъ или даже убыткомъ и денежныя средства.

Въ видахъ обезпеченія кредита и торговой дѣятельности Южно-Маньчжурская желѣзная дорога состоитъ въ соглашеніи съ Іокохама Спеси банкомъ о пріемѣ на храненіе и о транспортированіи грузовъ. Организована биржа, дѣятельности которой оказывается нужное содѣйствіе. Компанія совершаетъ транспортныя операціи, страховку, ведетъ сношеніе съ таможней, по выборкѣ освободительныхъ свидѣтельствъ (мянь-цун-чжэнь-чжуань-чжао), транзитныхъ свидѣтельствъ (цзыкоу-бань-шуй), производитъ осмотръ товаровъ, прибывающихъ въ портъ Дальній, составляетъ по просьбѣ заинтересованныхъ лицъ акты, опредѣляетъ нанесенный вредъ и взыскиваетъ вознагражденіе, выбираетъ отъ гражданскаго управленія удостовѣренія объ импортѣ въ Дальній изъ Японіи сакэ, сои, сахара, табака, соли и пр. для полученія возврата акциза. Общество Южно-

Маньчжурской желѣзной дороги оказываетъ вообще японскимъ предпринимателямъ самое широкое и просвѣщенное содѣйствіе.

Чрезвычайно полезнымъ и обѣщающимъ дѣломъ являются коммерческіе музеи, открытые въ Ляоянѣ и Тѣлинѣ съ отдѣленіемъ въ Таонаньфу. Ляоянскій музей снабженъ Департаментомъ Земледѣлія и Торговли ассортиментомъ японскихъ произведеній, фарфоромъ, лаковыми вещами, стекломъ, предметами изъ бамбука, бумажнымъ шитингомъ, дешевымъ платьемъ и пр. Тѣлинскій коммерческій музей преобразовался въ 1913 году въ компанію на паяхъ, съ капиталомъ въ 200.000 іенъ, онъ имѣетъ постоянную выставку товаровъ, принимаетъ на себя порученія по импорту и экспорту, на комиссію и храненіе товаровъ для Маньчжуріи и Монголіи.

Въ Дальнемъ для промышленныхъ цѣлей устроена центральная лабораторія, раздѣленная на 7 отдѣловъ. Ея задачей являются: анализы органическихъ и неорганическихъ матерій, изученіе производства шелка; опыты производства фарфора, глиняной посуды, стекла, кирпича и отдѣловъ керамики; дистиляція спирта изъ гаоляна, самшу и пр., приготовленіе сои, изученіе этихъ производствъ, анализы воды, пищевыхъ продуктовъ, парфюмеріи, медицинскихъ препаратовъ и изученіе ихъ съ гигіенической точки зрѣнія; эксперименты и изученіе электрической и химической промышленности.

Для удобствъ путешественниковъ Южно-Маньчжурская желѣзная дорога имѣетъ прекрасныя гостинницы въ Чанчунѣ, Мукденѣ и Дальнемъ. На другихъ большихъ станціяхъ отэли устроены съ японской обстановкой.

Въ сравнительно недавнемъ прошломъ Ньючжуанъ являлся главнымъ маньчжурскимъ портомъ, но съ теченіемъ времени положеніе его измѣнилось. Прежде всего появился на сцену его мосчастливый соперникъ Дальній, обезпеченный могущественной поддержкой Общества Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Все содѣйствіе, которое могло быть оказано начинающему порту, въ видѣ льготныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, благожелательной таможенной и другой организаціи, открытія транспортныхъ агентствъ и пароходныхъ линій во всѣ мѣста, куда бы могъ направиться экспортъ или откуда бы могли быть ввезены товары, широкаго кредита фирмамъ, ведущимъ торговлю черезъ новый портъ,—было оказано Дальнему.

Между тѣмъ Инкоу жилъ своими традиціями и преданностью китайцевъ разъ установившемуся направленію торговли. Развитіе торговой дѣятельности порта мало-по-малу становилось меньшимъ, а затѣмъ началось и паденіе вывоза, коснувшееся именно самыхъ важныхъ его предметовъ.

Помимо другихъ причинъ, напримѣръ, плохого состоянія денежнаго рынка и замерзаемости порта,

главною угрозою благосостоянія Нючжуана явилось ухудшеніе условій судоходства по рѣкѣ Ляо, которая собственно и питаетъ этотъ портъ. Дѣло въ томъ, что въ восьмидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія былъ вырытъ каналъ въ Шуантайцзы въ 70 миляхъ выше города для отвода избытка водъ Ляохэ въ море. Этотъ каналъ, при отсутствіи надзора, постепенно углубляясь, отвлекаетъ все большее количество воды отъ нижняго теченія р. Ляохэ, способствуя засоренію и обмелѣнію фарватера въ этой ея части. Необходимость борьбы съ этимъ была признана еще въ 1909 году, и тогда же было начато сооруженіе дамбы, въ 1911 году по этому поводу состоялось соглашеніе между консулами и даотаемъ, но практическихъ результатовъ еще не имѣется. Причиною этого является противодѣйствіе прибрежнаго населенія, которое заставило осенью 1912 года прекратить работы подъ предлогомъ, что закрытіе канала грозитъ наводненіями.

Торговля русскими товарами въ Нючжуанѣ очень незначительна. Нѣкоторый успѣхъ имѣютъ мануфактуристы. Причиною этого является улучшеніе системы продажи товаровъ, вмѣсто первоначальнаго предоставленія монополіи одной фирмѣ и открытія слишкомъ широкаго кредита. Работали въ Нючжуанѣ т-ва: Э. Циндель, В. Морозова, Русско-Экспортное и Альберта Гюбнера. Спросъ существуетъ на ситецъ, плисъ, малескины, бумажное сукно, сатинъ, нансукъ.

Ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Нючжуанъ далъ въ 1913 году — 16.050.574 лана, противъ 17.911.289 ланъ въ 1912 году и 21.089.839 ланъ въ 1911 году, ввозъ китайскихъ товаровъ былъ на 9.533.793 лана, противъ 9.697.972 ланъ въ 1912 году и 10.269.655 ланъ въ 1911 году. Нѣкоторое увеличеніе показалъ экспортъ, давъ стоимость въ 24.480.087 ланъ, противъ 22.776 ланъ въ 1912 году, не достигнувъ все же цифры 1911 года — 26.722.737 ланъ. Общіе обороты за три послѣднихъ года были: 58.082.531 ланъ— въ 1911 году, 50.385.326 ланъ—въ 1912 году и 50.064.454 лана—въ 1913 году.

Главнымъ предметомъ иностраннаго импорта въ портъ являются хлопчатобумажныя ткани, затѣмъ идутъ искусственное индиго, сахаръ, керосинъ, металлы, краски, мука (американская), спички, мѣшки, бумага, мыло и др.

Наибольшее значеніе въ ввозѣ китайскихъ товаровъ имѣютъ слѣдующіе: нанка, матеріи шелковыя, холстина, дрель, хлопокъ, чай, мука, бумага, табакъ, папиросы, сахаръ, посуда, медикаменты, кожи и др. Новымъ факторомъ, который отразится дурно на ввозѣ въ Инкоу, явится пониженіе пошлинъ въ Аньдунъ на 1/3 и установленіе льготнаго желѣзнодорожнаго тарифа на Корейской желѣзной дорогѣ для товаровъ, слѣдующихъ на этотъ портъ, что незамедлило усилить его дѣятельность. Въ цѣляхъ уменьшенія вреда отъ такихъ мѣръ дѣятельности Дальняго Южно-Маньчжурская желѣзная дорога понизила свой

тарифъ для товаровъ, идущихъ изъ этого порта, но Нючжуанъ беззащитенъ въ этомъ отношенiи.

Главными предметами экспорта являются: бобовые жмыхи, бобы и бобовое масло, гаолянъ, шелкъ сырецъ, каменный уголь, щетина и волосы, женьшэнь и панты.

Въ Нючжуанѣ существуетъ развитая промышленность по выработкѣ жмыховъ и бобоваго масла. Однако замѣчается чрезмѣрно большое количество мельницъ, отсутствiе необходимыхъ оборотныхъ средствъ, недостаточное и несвоевременное поступленiе зерна, вынуждающее мельницы держать непроизводительно большiя средства въ заготовкѣ этого продукта или останавливать производство на 3 зимнихъ мѣсяца.

Нужно надѣяться, что будутъ приняты серьезныя мѣры къ возстановленiю значенiя порта, которому уже не вернуть своего прежняго значенiя, но онъ могъ бы по крайней мѣрѣ при благопрiятныхъ условiяхъ сохранить существующее и даже развиваться, къ чему есть многiя данныя.

Для скромнаго порта, какимъ былъ Аньдунъ до послѣдняго времени, открывается новое будущее. Причиною этого являются два фактора: пониженiя тарифа китайскихъ таможенъ на одну треть и желѣзнодорожныхъ тарифовъ для товаровъ, слѣдующихъ изъ Японiи. Это измѣненiе условiй не можетъ не оказать влiянiя не только на развитiе самаго Аньдуна, но и на дѣятельность Дальняго и Нючжуана, о конкуренцiи съ которыми еще такъ недавно не могло быть и

рѣчи. До этихъ новшествъ Аньдунъ имѣлъ сравнительно небольшое значенiе, хотя расположенiе его на рѣкѣ Ялу создавало ему положенiе экспортнаго пункта для лѣса. Въ 1912 году торговля испытывала затрудненiя благодаря растройству денежнаго рынка. Кромѣ лѣса изъ Аньдуна вывозятся зерновые продукты и шелкъ. Ввозъ состоитъ изъ строительныхъ матерiаловъ, мануфактуры, керосина, муки, папиросъ, ваты и другихъ товаровъ. Обороты растутъ, но пока не велики. Импортъ иностранныхъ товаровъ былъ въ 1913 году на 6.870.965 ланъ, въ 1912 году —4.468.292 лана, въ 1911 году 4.606.876 ланъ.

Импортъ китайскихъ товаровъ былъ въ 1913 году на 1.116.839 ланъ, противъ 1.011.287 ланъ въ 1912 году и 1.007.885 ланъ въ 1911 году.

Экспортъ выражался въ 6.818.152 ланахъ въ 1912 году, 5.539.462 ланахъ въ 1912 году и 4.472.644 ланахъ въ 1911 году.

Общая сумма оборотовъ порта была слѣдующая:

въ 1911 г. . .	10.087.405	ланъ
» 1912 » . .	11.019.041	»
» 1913 » . .	14.805.956	»

Изъ второ и третье степенныхъ пунктовъ въ торговомъ отношенiи могутъ быть упомянуты слѣдующiе.

Городъ Чанчуньлинъ, въ 60 верстахъ къ сѣверу отъ Бодунэ и 5 верстахъ отъ Сунгари и пристани Тайди. Въ немъ сосредоточено управленiе постами по рѣкѣ Сунгари. Городъ оживленный, происходитъ значительный привозъ

сырья монголами. Ввозные товары почти исключительно японскаго происхожденія. Обороты города достигаютъ до 2 милліоновъ рублей. Хлѣбные грузы направляются въ Чанчунь, несмотря на разстояніе въ 320 верстъ.

Нун-ань-сянь или Лун-ванъ находится въ 45 верстахъ отъ станцій Яомынь и Бухай, въ 70 верстахъ отъ Чанчуня,—богатаго центра зерновой торговли. Годовая производительность района опредѣляется въ 4, 5 милліоновъ пудовъ бобовъ, 2, 5 милліоновъ пудовъ пшеницы, 0, 5 милліоновъ пудовъ ячменя, 5, 5 милліоновъ пудовъ гаоляна, 3, 5, милліоновъ пудовъ гречихи, 0. 5 милліоновъ пудовъ конопли; чумизы, юань-доу, цзи-доу, кукурузы *и пр.* до 12 милліоновъ пудовъ, а всего до 30 милліоновъ пудовъ; изъ этого количества на экспортъ поступаетъ до 4,5 милліоновъ пудовъ. Торговля сосредоточена въ рукахъ японцевъ. Сбытъ русскихъ товаровъ незначителенъ.

Гунчжулинъ расположенъ близъ станціи Южно-Маньчжурской желѣзной дороги того же имени. Населеніе—2000 человѣкъ, имѣется нѣсколько бобовыхъ мельницъ. Служитъ центромъ плодороднаго округа, слѣдующаго послѣ Чанчуня, лежащаго между—на югѣ-Итунъ и Ма-пань-шань, на сѣверѣ-Хуай-дэ, Соя-чэн-цзы и Чао-янъ. Ранѣе находился въ торговыхъ связяхъ съ Инкоу, теперь, повидимому, будетъ зависѣть отъ Дальняго.

До постройки Китайской Восточной желѣзной дороги и ея южной вѣтви на Дальній-Тѣлинъ, благодаря пристани Ма-фынъ-коу на Ляо,

имѣлъ громадное значеніе для торговли въ центральной Маньчжуріи, когда водный путь въ Инкоу являлся главнымъ нервомъ страны. Приблизительно съ 1910—11 годовъ значеніе Тѣлина начало падать благодаря конкуренціи ближайшихъ желѣзнодорожныхъ станцій и въ особенности города Кай-юаня. Несмотря на измѣнившіяся условія, тѣлинскіе купцы упорно придерживаются своихъ старинныхъ связей съ Инкоу, борясь противъ созданныхъ желѣзной дорогой и ея политикой новыхъ условій.

Городъ Кайюань удивительно развился за послѣдніе годы, сдѣлавшись распредѣлительнымъ и собирающимъ центромъ для Туншаньскаго округа плодородной страны на востокъ отъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Съ 1907 года населеніе станціи Кайюань увеличилось съ 700 до 8000 человѣкъ. Имѣются во время сезона банки Іокохама Спеси и Чжэнлунъ. Группа въ 30 главныхъ китайскихъ фирмъ держитъ въ своихъ рукахъ торговлю и допускаетъ японскихъ дѣльцовъ къ участію въ запродажахъ продуктовъ на сроки только при условіи приглашенія китайскаго компрадора. Ведется оживленная торговля мануфактурой. Это одинъ изъ пунктовъ, открытіе котораго для иностранной торговли представляетъ интересъ, въ особенности для японцевъ.

Страна отъ Хайлунчэна (конечнаго пункта пректируемой желѣзной дороги отъ Кайюаня) до Чао-ян-чэна является наиболѣе пригодной для культуры риса въ Маньчжуріи. Сюда направилась корейская колонизація. Поля берутся изполу. Ко-

рейцы разсѣяны вдоль главныхъ проселочныхъ дорогъ и только въ Хэй-ши-ту живутъ большой группой, раздѣлывая цѣлины.

Чанту—китайскій городъ и станція того же имени Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Центръ оживленной торговли. До Чжэнь-цзя-туня 25 миль и Шуан-мяо-цзы —15 миль.

Чжэнь-цзя-тунь или Ляо-юань-чжоу въ 65 миляхъ отъ Сыпингая и 180 миляхъ отъ Таонаньфу, откуда 177 миль до Цицикара. Самый оживленный рынокъ скота въ южной Маньчжуріи. Имѣетъ большое значеніе въ русской торговлѣ и экспортѣ для Приморской Области. Чрезвычайно важно, чтобы онъ былъ открытъ для иностранной торговли по возможности скорѣе. Кромѣ торговли скотомъ быстро развивается съ ростомъ колонизаціи внутренней Монголіи торговля зерновыми продуктами; постройка желѣзной дороги на Чжень-цзя-тунъ-Тао-нань-фу ставится японцами на первую очередь.

Сыпингай—второй по быстротѣ своего развитія торговый городъ послѣ Кайюаня. Къ нему тяготѣютъ Фын-хуа и Ба-мянь-ченъ; имѣются конторы фирмъ Мицуй и Юасса.

Го-цзя-дянь—станція Южно-Маньчжурской желѣзной дороги между Гунчжулиномъ и Сыпингаемъ. Къ нему тяготѣетъ въ торговомъ отношеніи мѣстность на 30 миль съ сѣвера на югъ и на 23 мили съ востока на западъ. Торговля находится въ японскихъ рукахъ, хотя еще сохраняются нѣкоторыя связи съ Инкоу.

Городъ Тао-нань-фу въ долинѣ рѣки Торъ, одного изъ главныхъ притоковъ Нонни, по монгольски называется Сачи, иногда Шуанлючэнъ, такъ какъ онъ находится недалеко отъ слiянiя Тора съ Цяолю. Названiе Таонань городъ получилъ въ 1903 году. Въ настоящее время это резиденцiя даотая. Онъ является однимъ изъ трехъ важнѣйшихъ центровъ внутренней Монголiи, два другiе—Чжэньцзятунь и Сяокулунь. Городъ Таонаньфу обслуживаетъ 3 княжества: Тушэту, Чжасакту и Сѣгунъ. Торговля очень оживленная, сосредоточена въ значительной степени въ японскихъ рукахъ. Главные предметы торговли: шумшу, табакъ, мука, бумажныя матерiи, скотъ, лошади. Обороты до 3.800.000 ланъ въ годъ. Есть отдѣленiя чжэньцзя-туньскихъ хлѣбныхъ фирмъ. Городъ находится въ числѣ предназначенныхъ къ открытiю для иностранной торговли самимъ Китаемъ.

Ляо-янъ одинъ изъ значительнѣйшихъ городовъ въ южной Маньчжурiи и станцiя Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Къ нему тяготѣетъ площадь радiусомъ въ 50—65 миль. Старинныя традицiя соединяютъ его съ Инкоу. Однако, японская торговля сдѣлала за послѣднiе годы большiе успѣхи. Идутъ хлопчатобумажныя матерiи, нитки, спички, сахаръ мука, чулки, полотенцы, бумага, шляпы, шапки и сапоги.

Содержаніе 45-го выпуска.

Цѣна 20 коп.

Отдѣльные выпуски можно пріобрѣсти въ Отдѣленіи внѣшней торговли Отдѣла Торговли.

Петроградъ. 1914 г. Тип. В. Ѳ. Киршбаума, Дворц. пл., д. М-ва Ф-въ.